

# neptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift  
Revue maritime trimestrielle

37° jaargang nr. 235 - '94/1



# NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving  
van 500,- BEF.  
op onze bankrekening  
nummer 473-6090311-30  
van NEPTUNUS, Oostende.

## BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend  
abonnement** van 750,- BEF.  
nemen, wat  
overeenstemt met de  
werkelijke kostprijs van  
het tijdschrift of nog beter...  
een **weldoend abonnement**  
aan 1.000,- BEF.



## «NEPTUNUS»

**37e jaargang - 37e année nr. 235 - 94/1**

**Directeur - Directeur:**

R. Desaeger - Rue de la Briqueterie, 71 - 1020 Bruxelles.

**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef:**

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur: A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus,  
Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,- BEF. - Prix par numéro 150,- BEF.

Abonnement: 500,- BEF. (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF. (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: «Goekint Graphics», 8400 Oostende  
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1994 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.



# INHOUD SOMMAIRE

nr. 1 maart 1994  
mars

<b>Comme Capri</b>	
<b>Ostende-Douvres, c'est fini!</b>	
par J.-M. de Decker	3
<b>Het einde van een zeevaartlijn</b>	
<b>Oostende-Dover 1846-1993</b>	
door R. Humbeeck	
Red. Oostende-Doverkrant	9
<b>L'Amiral Muselier, le non conformiste Partisan et</b>	
<b>adversaire du Général de Gaulle</b>	
par P. Eygenraam	13
<b>Carnegie Hero Fund</b>	
door W. Bosteels	15
<b>The Sail Training Association</b>	
par EDV A. Vittone	20
<b>In het teken van de zee en de vriendschap tussen de</b>	
<b>jongeren</b>	
door W. Manteleers	21
<b>Woorden uit de Zeemanskist</b>	
<b>Lichte vaartuigen</b>	
door Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen	23
<b>Les mémoires de Spountz</b>	
<b>Chien de marine, mascotte sur les navires de la For-</b>	
<b>ce Navale (part IX)</b>	25
<b>Columbus en Filatelie</b>	
<b>De tweede reis van Columbus</b>	
door Oppermeester (b.d.) A. Jacobs	31
<b>Divisieadmiraal Leon Lurquin... 80 jaar</b>	
door Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen	37
<b>Operatie «Equator Kiss»</b>	
door Sven Willekens met medewerking van 1LZ G.	
Cornillie	40
<b>Opérations «Equator Kiss»</b>	
par 2EV(R) P.-A. David en collaboration avec 1LV	
G. Cornillie	43
<b>Maritieme folklore</b>	
<b>Masten op munten</b>	
door Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen	46
<b>Maritiem Panorama</b>	
door H. Rogie	48

## Boekbespreking

<b>1994 Fairplay World Ports Directory</b>	
features Colour Atlas	56
<b>Nachten op Zee</b>	57
<b>Nice to Know</b>	58
<b>Info Reserve</b>	
<b>La fusion des Anciens de Bruxelles avec les Marins de</b>	
<b>l'Artois</b>	
par Steve De Leeuw	60
<b>Info Marine</b>	62

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle

Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift  
R. Desaeger

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef  
W. Bosteels

Photos - Foto's

Ch. Theys - J. Camps - L. Van Ginderen

Lay-out

Karien De Deyne

Dienst publiciteit - Service publicité

Linda Schellinck

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit,  
't winkeltje:

Correspondance, changements d'adresse, publicité,  
boutique:

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806 666

Service vente et abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30

Rek. 473-6090311-30

500 BEF jaarlijks

750 BEF beschermend

- annuel

- protecteur

1.000 BEF weldoend

30 \$ buitenland - étranger

- bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration

Président d'honneur - Erevoorzitter: J.-Cl. Liénart

Président - Voorzitter: R. Desaeger

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

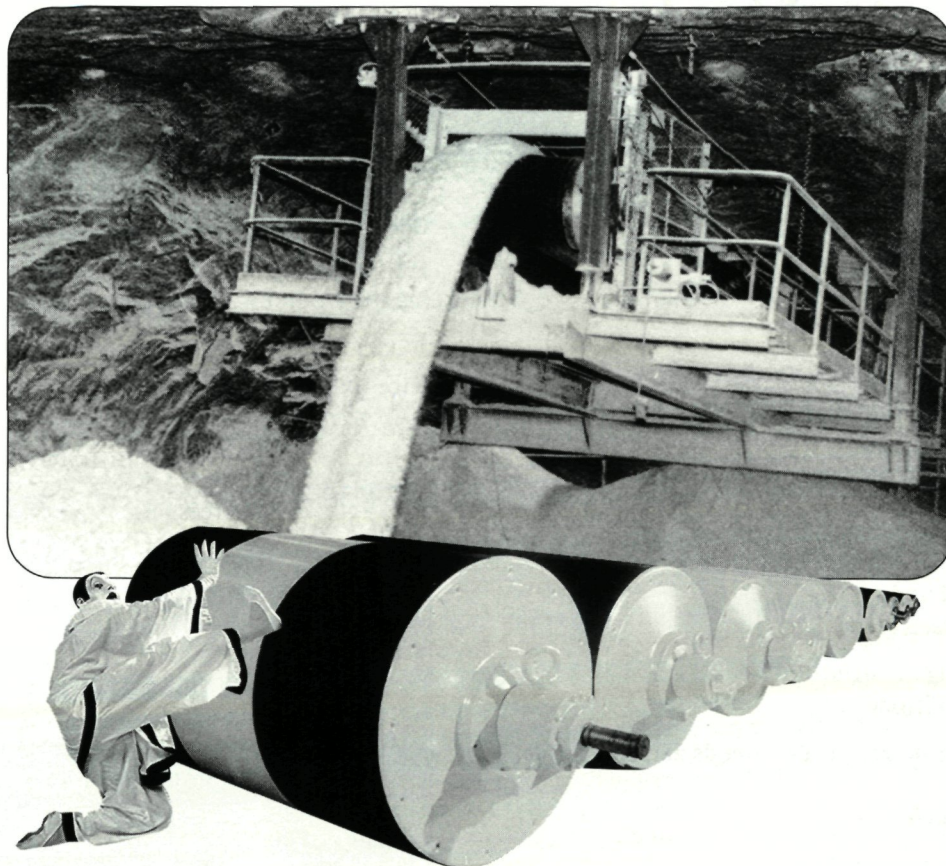
Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:

J. Arys, W. Bosteels, M. Decoster, K. De Deyne,  
E. De Grieck, F. Devinck, J.-B. Dreesen, G. Gouwy,  
A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, L. Schellinck,  
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, E. Wets



# TONNEN!



Elk uur worden duizenden tonnen  
door JOKI's vervoerd,

- zand
- grind
- steenkool
- ertsen
- zout
- granen
- aardappelen
- alsook stukgoederen, bagage en  
nog zoveel meer ...

Sinds meer dan 30 jaar bewijst  
de **JOKI trommelmotor** zich als  
aandrijving  
voor bandtransporteurs en dit onder  
de meest extreme omstandigheden  
- van 80 mm Ø tot 800mm Ø  
- van 0,04 KW tot 132 KW.  
Elegant, compact, veilig, geluidsarm,  
snel te monteren, betrouwbaar.  
Ook u kan uw bandtransporteurs  
met JOKI aandrijven.



INTERROLL BENELUX NV  
Atealaan 3  
B - 2270 Herenthout  
Tel 014/21 90 16  
Fax 014/21 96 39



# COMME CAPRI OSTENDE-DOUVRES, C'EST FINI!

**U**ne page est tournée dans l'Histoire des liaisons maritimes entre la Belgique et la Grande-Bretagne. Pour les Belges, «faire la Manche» ou «se faire la malle» c'était essentiellement effectuer la traversée du Channel à bord d'une des malles de la R.T.M. reliant Ostende à Douvre. Cette ligne a vécu; elle aurait célébré son 150<sup>e</sup> anniversaire l'an prochain. Adieu Douvres et ses blanches falaises; cap sur Ramsgate. Mais la nostalgie n'est plus ce qu'elle était; le changement de destination de nos malles n'a pas suscité d'envolées lyriques. Les réalités économiques commandent.

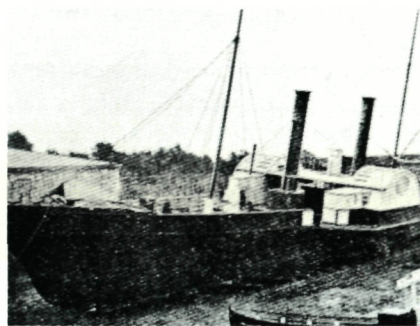
## Les débuts

**L**e service postal Ostende-Douvres remonte à avril 1815. Il fut assuré jusqu'en 1846 par des navires britanniques, d'abord à voile, puis à vapeur. C'est suite à l'établissement des liaisons ferroviaires Bruxelles-Ostende et Douvres-Londres que le gouvernement belge décida, par une loi du 9 juillet 1845, de créer une ligne belge de navires à vapeur reliant les deux ports. Son exploitation fut confiée à la Marine Royale, dont l'une des missions était d'apporter, quand c'était nécessaire, son concours à la marine marchande.

La première malle-poste, baptisée le «Chemin de Fer» et rebaptisée plus tard «Diamant» était de construction britannique. Ce navire à aubes, de 600 chevaux, filant 12 noeuds effectua son voyage inaugural le 3 mars 1846. Il avait à bord un équipage mili-

taire et pouvait transporter une cinquantaine de passagers. Il n'était prévu qu'une traversée par jour. Le prix du voyage était de 17 francs 63 centimes.

Deux autres navires du même type, construits par la société John Cockerill, sont mis en service en 1847: les «Ville d'Ostende» et «Ville de Bruges» apprès plus tard «Rubis» et «Topaze». Le succès de la ligne dépassant toutes les prévisions - près de 8.000 passagers en 1847-, un quatrième navire, l'«Emeraude», vient renforcer la flottille en novembre 1848. A partir de cette date, la traversée, qui dure cinq heures, s'effectue chaque nuit dans les deux sens.



La malle «Emeraude» (1848) sur le banc de carénage à Ostende

En 1862, après que l'exploitation de la ligne eut été reprise par l'Administration de la Marine, la Marine Royale ayant cessé d'exister, le gouvernement belge décide de doubler le nombre de traversées. Pour ce faire, il lui faut évidemment des navires supplémentaires.

En 1863, la «Belgique» sort des chantiers de Cockerill. Un an plus

tard sont achetés en Grande-Bretagne le «Queen of the French» et le «John Penn», aussitôt rebaptisés «Saphir» et «Perle». Deux traversées journalières peuvent désormais être assurées.

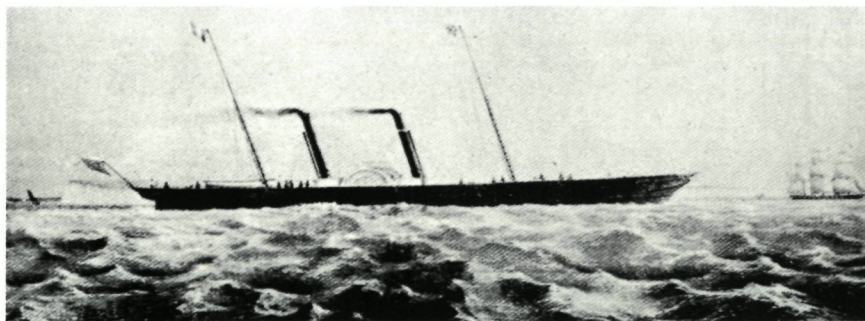
## Les meilleurs paquebots de la Manche

**A** partir de 1867, ces vapeurs seront progressivement remplacés par sept unités nouvelles plus grandes et plus puissantes (1150 CV au lieu de 600) toutes construites par Cockerill. Leur vitesse de 16 noeuds permet de réduire d'une demi-heure la durée du voyage.

A l'époque de leur mise en service, ces nouvelles malles comptent parmi les meilleurs paquebots du monde et la ligne Ostende-Douvres se distingue par son excellente gestion commerciale. Les liaisons nocturnes ayant été supprimée, les délais d'attente pour les correspondances par chemin de fer sont considérablement réduits. Les prix sont revus à la baisse et, bientôt, le nombre de traversées quotidiennes est porté à trois dans les deux sens.

Mais avec le temps, les performances remarquables de nos malles deviennent plus difficiles à accomplir. Les navires, surmenés, vieillissent vite. Les cadences de traversée ne sont plus toujours respectées. Les retards deviennent fréquents, parfois assez considérables. Les immobilisations pour cause de réparations se multiplient. Le remède à cette situation passe par un nouveau renouvellement de la flotte.





Le paquebot «La Perle» (ex John Penn) mis en service en 1863.

A l'instigation de Léopold II, qui s'intéresse de très près au problème, le Parlement vote, le 9 août 1886, les crédits nécessaires pour la construction de deux vapeurs plus puissants et plus confortables que ceux qui sont en service, le «Prince Albert» et le «Ville de Douvres» et pour la réfection et l'aménagement du port d'Ostende. Pour le Roi, il s'agit «de battre Flessingue et de rétablir le transit des voyageurs pour la Belgique». Flessingue, en effet, est devenu un concurrent redoutable. Mais, il y a aussi Calais et Boulogne.

## La construction navale belge mise en question

**L**e «Prince Albert» et la «Ville de Douvres» ne seront opérationnels que deux ans plus tard, c'est à dire avec plusieurs mois de retard sur le programme prévu. Ces unités avaient été conçues initialement avec une longueur de 77 m. 77 et une machine de 3.700 CV mais, après des essais désastreux, la firme Cockerill décida d'allonger la coque à 82 m. 80 et remplacer les machines par d'autres plus puissantes développant 4.300 CV. Cette fois, ce fut le succès; la vitesse de 19 noeuds fut atteinte, alors que le contrat n'en exigeait que 17,5.

Mais, entretemps, les journaux, le Parlement et l'opinion publique s'étaient déchainés contre Cockerill. La première au monde, la firme avait réussi l'allongement de navires, une technique inconnue à l'époque. Qu'importe! Elle avait fait perdre à la ligne Ostende-Douvres un temps précieux, n'ayant pas respecté les délais prescrits, et avait obligé

l'Administration de la Marine à louer deux navires étrangers pour pouvoir maintenir le service à trois traversées journalières inauguré quelque années plus tôt.

La confiance n'y était plus. Talonnée par les critiques, l'Administration de la Marine se tourne vers la Grande-Bretagne et passe commande, en 1892, à la firme Denny Bros de deux nouveaux navires, l'«Henriette» et la «Joséphine», pouvant filer 20 noeuds. La durée moyenne de la traversée pour ces deux malles à grande vitesse est de 3 heures 10.

En 1892, la ligne Ostende-Douvres est desservie par neuf navires. Cela peut paraître beaucoup, mais cela n'est pas encore suffisant pour répondre aux exigences toujours croissantes du trafic rapide entre la Grande-Bretagne et le continent. Le succès de la ligne est à nouveau assuré, mais il faut suivre ou mieux, précéder la demande.

Le gouvernement décide donc de faire construire deux nouvelles malles qui, en confort et vitesse, devaient dépasser tous les navires trans-Manche. Vitesse imposée par le contrat; 21,5 noeuds. Le premier contrat est signé avec Denny Bros, qui avait déjà construit l'«Henriette» et la «Joséphine». Le navire, baptisé «Leopold II», réalise aux essais une vitesse moyenne de 22 noeuds. Cockerill, auquel le gouvernement a décidé d'accorder une nouvelle chance, construit le deuxième navire, le «Marie-Henriette». Celui-ci atteint aux essais la vitesse de 22,2 noeuds, réalisant ainsi le record mondial de la vitesse des navires à aubes existant à l'époque.

## ... et réhabilitée

**P**our la firme de Hoboken, c'est la réhabilitation. Sa réputation, un moment fort ternie, redevint ce qu'elle avait été. D'autant plus qu'elle se rendit bientôt maîtresse des ruptures d'arbre par le système de la double trempe à l'huile. A partir du moment où cette technique fut adoptée, l'Administration de la Marine n'eut plus aucune rupture d'arbre de roue à déplorer comme cela avait été plusieurs fois le cas au cours des années précédentes.

La confiance en Cockerill désormais rétablie, l'Administration lui adresse deux autres commandes; l'une pour une petite malle, le «Rapide», et une grande, la «Princesse Clémentine», qui - innovation - est équipée de la télégraphie sans fil. Ce seront les dernières malles à roues.

Dix années durant, la ligne assura son service de trois traversées journalières avec ses neuf navires. Mais, on n'arrête pas le progrès. Bientôt, il fallut franchir une nouvelle étape: augmenter encore la vitesse, améliorer le confort. La vitesse exigée fut portée de 21,5 à 23,5 noeuds; la surface du pont-promenade et le nombre de cabines particulières furent considérablement augmentés, grâce à l'ajoute d'un pont-passerelle. Plus important, le mode de propulsion fut complètement modifié. Finies les roues à aubes, les chaudières du type à tubes de fumée et les grosses machines compound. La ligne Ostende-Douvres adopte la turbine et l'hélice. Sont mis alors en exploitation la «Princesse Elisabeth» qui atteignit aux essais la vitesse moyenne de 24 noeuds et se classa ainsi le navire le plus rapide du monde, suivie, en 1909, de deux malles du même type, le «Jan Breydel» et le «Pieter de Coninck».

En 1913, l'Administration de la Marine commande deux malles, plus petites, à turbines plus rapides: le «Stad Antwerpen» et la «Ville de Liège». L'idée était de leur faire assurer le service d'hiver, période au cours de laquelle le nombre de passagers diminue sensiblement. Ce fut une erreur. A cause de leur longueur réduite, ces navires tenaient moins



bien la mer par mauvais temps et n'atteignaient que péniblement la vitesse de 23,5 noeuds.

Coût moyen de ces malles de la troisième période: 2,5 millions de francs contre 2 millions pour la dernière génération des malles à roues. Le progrès technique, le confort et le luxe se paient.

## 1914-1918. Au service de la cause des Alliés

**S**urvient la première guerre mondiale. Au début des hostilités, nos malles évacuèrent successivement vers l'Angleterre ou la France des milliers de réfugiés, la réserve d'or de la Banque Nationale, la Reine Elisabeth et ses enfants, le Corps diplomatique, le gouvernement belge tout entier et, à la veille de l'entrée des Allemands à Ostende, tous les blessés qui s'y trouvaient.

Au moment de la bataille de l'Yser, elles aident à l'évacuation des hopitaux de Dunkerque et de Calais vers Cherbourg. Au retour, elles font escale au Havre pour y charger du matériel militaire et des munitions. Unique avatar au cours des quatre années de guerre: le naufrage de la «Marie Henriette» qui s'éventre, dans la nuit du 24 Octobre 1914, sur les rochers de Barfleur. Par bonheur, il n'y a pas de pertes humaines: passagers et équipages sont sauvés par des torpilleurs dépêchés en hâte de Cherbourg.

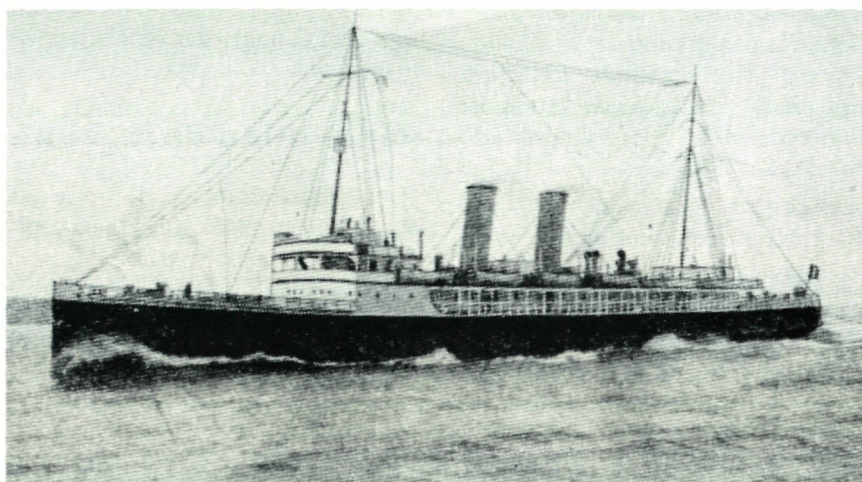
Ensuite nos malles sont requises par l'Amirauté britannique pour le transport de troupes et de blessés. Quatre mille traversées de la Manche sont effectuées sans le moindre incident. Nombre total de passagers enregistré: plus de deux millions de soldats américains et britanniques et quelques cinq cents mille blessés. Au lendemain de l'armistice, le maréchal Haig, commandant en chef du corps expéditionnaire britannique regagna la Grande-Bretagne, avec son état-major, à bord du «Jan Breydel» qui, se jouant des mines flottantes, réalisa une des traversées les plus rapides de sa carrière.

Après la fin des hostilités, la ligne Ostende-Douvres reprit progressivement ses activités, au fur et à mesure

de la libération par les autorités militaires des unités qui avaient été mises à leur disposition. Conformément aux accords conclus entre le gouvernement belge et l'Amirauté britannique, celle-ci prit à sa charge la remise en état de nos malles, fortement abîmées par le service intensif auquel elles avaient été soumises pendant quatre ans. La première, la «Ville de Liège» revint à Ostende en Janvier 1919, les dernières rentrèrent en 1920.

## L'après-guerre

**A**cette date, l'Administration de la Marine se retrouva à la tête d'une flotte comptant cinq navires à turbine et deux navires à roues. Il



La «Princesse Marie-José» (1923)

était urgent de remplacer ces derniers, beaucoup trop lents et complètement démodés, par des unités plus modernes.

En 1922 est mise en service une nouvelle malle: la «Princesse Marie-José». Ce navire, d'une puissance de 14.000 CV, réalisa la vitesse de 24,2 noeuds. Un rendement considéré comme excellent. A l'occasion de l'Exposition du Centenaire de 1830, quatre nouvelles malles sont commandées par l'Administration de la Marine: la «Prinses Astrid», le «Prince Léopold», le «Prince Charles» et la «Prinses Joséphine-Charlotte». La puissance de ces quatre unités, très luxueuses et chauffées non plus au charbon, mais au mazout, est d'environ 15.500 CV. Leur vitesse moyenne: 23,7 noeuds. Il ne s'agissait plus de battre des records de vitesse pour réduire le

temps de la traversée de quelques minutes, mais d'augmenter la capacité de transport des unités (qui ont 1 m 81 de largeur de plus que les anciennes) et assurer aux passagers un maximum de confort. Ces navires rencontrèrent le plus grand succès auprès des voyageurs. Ils étaient les plus beaux, les plus spacieux et les plus confortables de tous les bateaux de la Manche. Ce n'était pas pour rien. Alors que le coût de la «Princesse Marie-José» avait été d'environ 3.150.000 francs, celui des quatre malles suivantes se situa entre 5 et 6 millions de francs.

Une malle-poste ayant une carrière ne dépassant pas une vingtaine d'années vu le service très dur qu'elle doit assu-

rer et la rapidité des progrès de la technique, l'échéance était près de sonner pour le «Stad Antwerpen» et la «Ville de Liège». Un minimum de six navires étant indispensable pour garantir un service régulier de deux traversées par jour et des voyages supplémentaires en été, la Marine mit en adjudication en 1931 la construction d'une malle ultra-moderne. Ce fut à nouveau la société Cockerill qui s'adjudica le contrat.

## Le navire le plus rapide du monde

**E**t ce fut, en 1936, le lancement du «Prince Baudouin», le premier paquebot de ligne à moteur et appareils auxiliaires électriques, filant 25,5 noeuds. Ce qui le classa d'emblée au rang du navire de com-





Le «Prince Beaudouin». (1932)

merce le plus rapide du monde. Dont coût: 5.360.000 francs or.

Ce navire était totalement différent de ses prédécesseurs. Silhouette trapue. Une cheminée droite unique. Longueur: 109 m 92 alors qu'anciennement on considérait 106 mètres comme un maximum pour le chenal d'Ostende. Une deuxième classe offrant le confort de la première classe des navires antérieurs. Chauffage et cuisine électrique. Détection d'incendie à distance. Isolation sonore des salles de machines, etc, etc.

Deux paquebots du même type, mais comportant encore une amélioration des équipements mécaniques, viennent bientôt s'ajouter à la flotte: le «Prins Albert» et le «Prince Philippe», tandis que la «Ville de Liège», vieillissante, est transformée en car-ferry pouvant embarquer 80 voitures et leurs occupants et rebaptisée le «London-Istanbul».

Début 1940, la ligne Ostende-Douvres est desservie par 9 navires: 5 malles à vapeur, 3 malles à moteur et le car-ferry «London-Istanbul».

## La deuxième guerre mondiale

**D**urant la guerre 1940-1945, le scénario de 1914-1918 se reproduit. Après avoir assuré l'évacuation de milliers de réfugiés, nos malles sont mises à la disposition des alliés.



Le «Prince Beaudouin» en «Battle dress» dans la baie de Naples, pendant la guerre

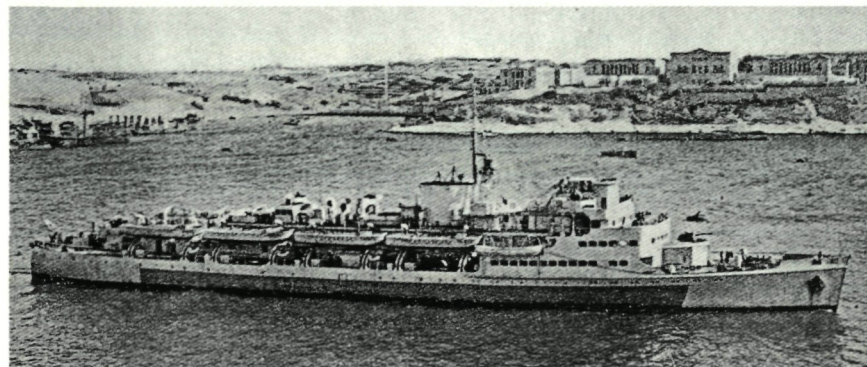
Grâce à leur grande vitesse, leur faible tirant d'eau et leur maniabilité remarquable, elles rendent de grands services à leur cause. Elles participent au débarquement aux îles Lofoten, au fameux raid sur Dieppe, aux campagnes nord-africaines, au débarquement en Sicile, à des missions en Extrême-Orient, au débarquement de Normandie...

Deux d'entre elles ne regagneront pas la Belgique après la libération: le «Prince Philippe» coulé en mer d'Irlande suite à une collision par temps de brouillard dans la nuit du 15 au 16 juillet 1941, et le «Prince Léopold», qui sauta sur une mine le 29 juillet 1944. A la perte de deux-çi, il faut ajouter celle de la «Princesse Astrid», qui connut le destin du «Prince Léopold» dans le courant de 1949.

## Rénovation de la flotte

**L**a guerre terminée, le trafic est rétabli en 1945. Mais il faut remplacer les unités disparues.

1947: lancement du «Koning Albert». 1948: transformation de la «Princesse Joséphine-Charlotte» en car-ferry. 1956: entrée en service du «Roi Léopold III».



Le «Prins Albert» à la Valette (Malte) en 1946

1957: construction de la «Koningin Elisabeth». 1958: le car-ferry «Artevelde» et la «Reine Astrid» sortent des chantiers Cockerill d'Hoboken. 1962, la «Koningin Fabiola» est lancée aux chantiers Boël de Tamise.

En 1966, un nouveau car-ferry à cinq ponts, du type «shelter-deck», équipé du radar et muni de deux gouvernails (un à l'avant, un à l'arrière) et de stabilisateurs, vient se joindre à la flotte. Suivi de peu par la «Prin-

ses Paola» de 4.350 tonnes, pouvant transporter 1.700 passagers, destinée à remplacer le «Prins Albert». Deux ans plus tard suit le car-ferry «Princesse Astrid».

Désormais, Douvres n'est plus la seule destination des navires de la ligne. Ceux-ci assurent aussi des liaisons Ostende-Folkestone, tandis que les car-ferries se rendent plus volontiers à Harwich, qui dispose de rampes mobiles permettant aux automobilistes de débarquer plus facilement et de contourner Londres et son trafic intense, s'ils veulent se rendre dans le centre ou au nord de la Grande-Bretagne.

## La R.T.M.

**E**n 1971, la ligne Ostende-Douvres cesse de dépendre du ministère des Transports. Son exploitation est confiée à un organisme parastatal, la Régie des Transports Maritimes (R.T.M.), chargé d'une double mission: l'exploitation de cette ligne et la gestion d'une partie du port d'Ostende. La R.T.M. fait partie d'un pool constitué avec P&O sur les lignes Ostende-Douvres et Zeebrugge-Felixstowe; les revenus collectifs sont partagés selon une clé de répartition

de 37/63 (R.T.M./P&O) pour le trafic marchandises et de 55/45 pour le trafic passagers. Cet événement va de pair avec l'adoption d'une enseigne commerciale, «Sealink», commune à plusieurs lignes maritimes opérant dans la Manche.

La R.T.M. se trouve immédiatement confrontée à des problèmes. Si le nombre de voyageurs transportés s'est plus ou moins stabilisé, le nombre de voitures et surtout de poids-





Un des Hydroptères de «Sealink»

lourds routiers qui désirent traverser la Manche ne cesse d'augmenter. D'où l'obligation de mettre en service des navires polyvalents (multi-purpose) susceptibles de répondre à la demande.

En juillet 1974 sort du chantier Boël de Tamise le premier navire de ce type, le «Prins Philippe», pouvant transporter 1.240 passagers et 230 voitures de tourisme ou 124 voitures et 18 poids-lourds. Mais c'est encore insuffisant pour satisfaire les besoins. Deux ans plus tard, une liaison de nuit est rétablie pour répondre au souhait des hommes d'affaires. Deux nouvelles unités polyvalentes viennent en renfort: le «Prinses Maria-Esméralda» en 1975 et la «Princesse Marie-Christine» en 1976, tandis qu'un troisième poste d'accostage pour car-ferries est construit à Ostende.

Les deux dernières «malles», lancées sous cette étiquette, la «Princesse Clémentine» et la «Prinses Stéphanie» - toujours des prénoms de la famille royale et l'alternance de nos deux langues nationales», le sont en 1981. Elles n'ont plus rien de commun avec nos malles traditionnelles. Ce sont des hydroptères, ces étranges navires qui marchent sur l'eau, (appelés encore hydrofoils, hydro-glisseurs ou jettfoils) munis de deux turbines à gaz de 3.700 CV, pouvant emporter quelques 300 passagers à une vitesse de 80 km/h en moyenne.

Le succès de la ligne restait grandissant, mais la R.T.M. se trouvait confrontée à de graves problèmes financiers causés par les dettes du passé contractées pour maintenir la flotte à la hauteur de sa réputation et la nécessité de continuer à moderniser ou remplacer ses navires. Entreprises publique sans capital propre, elle dût emprunter. Et beaucoup! On se fera une idée des montants si l'on sait que le coût d'un navire polyvent passager

«roll-on roll-off» dépassait, il y a dix ans déjà, un milliard de francs.

## Aujourd'hui... et demain

**L**a construction du nouveau jumbo-ferry, «Prins Filip» de la R.T.M., sorti des chantiers Boël et mis en service en mai de l'année dernière, elle, a demandé un investissement de 4,25 milliards de francs. Ce navire mesure plus de 163 m de long et 27 m de large, pour un tirant d'eau de 6 m 20 et une capacité de 4.000 tonnes. Il peut transporter jusqu'à 1.200 passagers et 710 voitures ou 120 camions. Il est la propriété de Ship Finance, une filiale de la CGER, qui a conclu un contrat de leasing avec la R.T.M.

Restent, aujourd'hui, en service sur la nouvelle liaison Ostende-Ramsgate, outre ce navire, la «Reine

il ne s'avère pas rose. Sur la liaison Belgique-Grande-Bretagne, les chiffres d'affaires se calculent en milliards.

La concurrence est féroce et la rentabilité n'est pas toujours au rendez-vous. Pour la R.T.M., les chiffres sont uniformément dans le rouge. Sa position financière reste précaire. Les statistiques définitives pour 1993 révèlent une baisse de 14% pour le trafic passagers, de 6% pour les voitures et de 13,7% pour les camions. Alors que se profile à l'horizon la concurrence future du «Chunnel».

Le choix fait par la Régie peut se justifier pour différentes raisons. Primo: le nouveau partenaire est de même taille qu'elle. Secundo: Sally met dans l'association toutes ses lignes, y compris celle de Dunkerque. Terio: cet armement est propriétaire du port de Ramsgate, ce qui permettra à la R.T.M. de négocier les taxes portuai-



«Prins Filip»

Astrid», la «Princesse Marie-Christine», le «Prince Albert» et deux hydroptères.

On aurait souhaité, à la R.T.M., la prolongation de la collaboration avec P&O, mais celle-ci voulant manifestement avoir les mains libres à la veille de l'ouverture du tunnel trans-Manche, le «Chunnel», s'est montrée trop gourmande. D'où l'accord avec les Sally Lines et le remplacement de Douvres par Ramsgate.

De quoi l'avenir sera-t-il fait?

Dieu, seul, le sait. Mais sur le papier,

res mais aussi d'éviter les conséquences de la probable privatisation de Douvres. Qui plus est, selon des études sérieuses, il est prouvé que plus le port se trouve loin du «Chunnel», moins il sera affecté par ses retombées.

Dans cette perspective, il n'est pas exclu que la Régie tente dans les années à venir de développer son réseau avec, à terme, la possibilité de joindre d'autres ports de Grande-Bretagne. D'où le nom d'«Oostende



Lines» donné à la nouvelle société.  
Qui vivra, verra!

Quoi qu'il en soit, les seuls gens vraiment heureux de la situation actuelle sont les habitants de Ramsgate qui, depuis longtemps envieux de la prospérité que doit Douvres à son statut de principal port d'entrée de l'Angleterre pour les navires en provenance du continent, «will finally have a piece of the cake»

J.-M. de Decker



CD met muziek van de Zeemacht - 700,- BEF + 50,- BEF portkosten.  
CD avec musique de la Force Navale - 700,- BEF + 50,- BEF frais d'envoi.

«A prelude to applause»  
Muziekkapel van de Zeemacht.  
La musique de la Force Navale.

CD: 700,- BEF + 50,- BEF portkosten - frais d'envoi  
Cassette: 450,- BEF + 50,- BEF portkosten - frais d'envoi



# HET EINDE VAN EEN ZEEVAARTLIJN...

## OOSTENDE-DOVER

### 1846-1993

#### Voorgeschiedenis

**D**e geregelde zeeverbinding tussen Oostende en Dover gaat in een ver verleden terug. Zoals de diligences zorgden ook de «postboten» voor het vervoer van poststukken en reizigers.

De naam die men aan deze schepen gaf, wees trouwens op hun postactiviteit. Zo had men het nu eens over postboten, dan weer over mail- of maalboten. Franssprekenden hielden het bij «les malles» (een «malle» was aanvankelijk een koffer, door koeriers te paard gebruikt, voor het vervoer van post).

Later werden deze schepen pakketboten genoemd, al hoort men in het Oostendse nog vaak over «de moale» spreken.

Reeds in 1683 werd tussen de pachter van de Britse posten en de directeur van de post te Gent, die handelde in opdracht van Thurn en Taxis (bevoegd voor het vervoer van post in onze streken), een akkoord gesloten waarbij de briefwisseling uit Groot-Brittannië en bestemd voor de katholieke Nederlanden over Nieuwpoort of Oostende diende vervoerd. Hiervoor werden drie Engelse mailboten in de vaart gebracht tussen Dover en Nieuwpoort (in de zomer) en tussen Dover en Oostende (in de winter).

Aanvankelijk gebeurde het vervoer van post te land door koeriers te paard, maar in 1775 al werden deze tussen Keulen en Oostende door post-

koetsen vervangen, die naast post ook reizigers vervoerden. In Oostende gaven deze paardekoetsen aansluiting op de zeilpostboot. Ook tussen Dover en Londen reden er «mail coaches». In 1818 werd er tussen de Engelse Regering en het Koninkrijk der Nederlanden een nieuwe overeenkomst gesloten waarbij twee wekelijkse afvaarten met een postzeilschip voorzien werden tussen Dover en Oostende.

Het is een bekend feit dat België in 1830 zijn onafhankelijkheid verkreeg. In 1834 werd er tussen de Britse en Belgische Regeringen een akkoord gesloten waarbij eerstgenoemde belast werd met het transport van post tussen Dover en Oostende, België betaalde daarvoor een jaarlijkse vergoeding van £ 1000. Toen in 1838 de spoorweg tussen Brussel en Oostende werd ingehuldigd en er van 1841 af ook treinen tussen Dover en Londen reden, kon men van een treinschip verbinding spreken.

#### 4 maart 1846: de start

**A**l vlug kwam onze Regering tot het besluit dat wij over een eigen stoombotendienst tussen Oostende en Dover dienden te beschikken, liever dan hiervoor verder van de Britten afhankelijk te zijn. Een wet van 9 juli 1845 maakte dit mogelijk. De exploitatie van de lijn werd toevertrouwd aan het Bestuur van het Zeewezen, dat toen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken afhing.

Op 4 maart 1846 had de eerste overvaart onder Belgische vlag plaats met de «Chemin de Fer», bemand met officieren van de «Koninklijke Marine». De «Chemin de Fer» was een ijzeren stoomschip dat nog noodzeilen had. Het was 45 m lang en 6,4 m breed en bood plaats aan 50 passagiers. Er waren drie salons, waarvan één voorbehouden voor de koning.

#### Beginjaren

**I**n de beginjaren werden de overvaarten voor de helft met Belgische schepen en voor de andere helft door schepen van de Britse Admiraliteit (later door een Britse privé reder) uitgevoerd. Van 1863 af werden al de afvaarten door schepen van het Bestuur van het Zeewezen uitgevoerd. De Oostende-Doverlijn was dan een zuiver Belgische (Staats)-onderneming. In de loop der jaren zou de lijn gestadig groeien. Het succes van de «ijzeren weg», zoals de spoorwegen destijds genoemd werden, was hieraan wel niet vreemd. In 1873 werden er door de «Compagnie Internationale des Wagons-Lits» slaapwagens ingezet tussen Oostende en Berlijn. Andere Europese hoofdsteden zoals Moscow, Constantinopel... zouden weldra ook per slaapwagen vanuit Oostende bereikbaar zijn. Oostende groeide zo uit tot een internationale ontmoetingsplaats waar de groten der aarde, op weg van of naar Groot-Brittannië, hun reis graag onderbraken. Het werd een internationaal vermaarde bad- en kuurstad.



En al waren wij in de eerste plaats een trein-schip verbinding, toch namen wij van in het begin al voertuigen aan boord. Zo lezen wij in het Belgisch Staatsblad van 5 februari 1846, waarin onze tarieven werden gepubliceerd, dat de overvaartprijs voor een paard 53,75 F. bedraagt en voor een koets op 4 wielen 80,65 F. Kortom carfer-ryverkeer avant la lettre...

In de loop der jaren zou de Oostende-Doverlijn uitgroeien tot de leidinggevende Kanaalverbinding zowel wat nieuwigheden als wat snelheid, comfort en regelmaat betreft. John Hendy, een Brits maritiem auteur, noemt onze oude paddelschepen de «record breakers».

En wanneer wij de tijdschriften uit die tijd mogen geloven, waren het de meest luxueuze schepen die op het Kanaal vaarden.

Omstreeks 1880 werd de handelsuitbating van de mailboten naar de Belgische Staatsspoorwegen overgeheveld. Het Bestuur van het Zeewezen bleef evenwel verder bevoegd voor de aankoop en het onderhoud van de schepen, alsmede voor de aanwerving van de bemanning en personeel. Bij de oprichting in 1912 van het «Ministerie van het Zeewezen» werden de mailboten losgemaakt van de Staatsspoorwegen.

## Wereldoorlog 1914-18

**D**e groei van de Oostende-Doverlijn zou een eerste maal gestuit worden door wereldoorlog 1914-18. Bij het uitbreken van die oorlog bestond onze vloot uit 10 vaartuigen die operationeel waren: vijf raderboten en vijf moderne turbineschepen. De haven van Dover werd meteen door de Admiraliteit als oorlogshaven opgeëist. Onze schepen vaarden dan op Folkestone. Zij brachten tienduizenden Belgische vluchtelingen naar Engeland. Ook de geldvoorraad van de Nationale Bank werd door onze pakketboten in veiligheid gebracht. Toen de Duitsers op 17 oktober 1914 Oostende innamen, werden de overvaarten uiteraard stopgezet. De «La Flandre» en de «Leopold I» geraakten evenwel niet meer weg uit Oostende. Beide schepen werden gedurende de oorlog vernield. Onze overige vaartuigen werden in Engeland om-

gebouwd tot troepentransport- of hospitaalschip. Zij zouden een 500.000 gewonden en 2 miljoen soldaten verscheppen.

Het zou nog tot in 1919 duren eer de eerste van onze schepen terugkeerden. Een groot gedeelte van de haveninstallaties was vernietigd en in de verzande havengeul lagen een aantal scheepswrakken. De dienst kwam daardoor maar moeilijk op gang.

## Tussen beide wereldoorlogen

**V**an 1923 tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog werden er voor het Bestuur van het Zeewezen acht nieuwe schepen gebouwd, waarvan nog vijf turbineschepen. De «Prins Baudouin» (1934) was het eerste motorschip dat op het Kanaal werd ingezet. Het was meteen het snelste handelsschip ter wereld.

Tussen 1936 en 1939 werden de haveninstallaties in Oostende grondig gemoderniseerd, maar de tweede wereldoorlog kwam steeds korter bij. Groot-Brittannië was al in de strijd betrokken en Dover werd een oorlogshaven. Van dan af vaarden wij op Folkestone. Om van onze schepen geen doelwit te maken voor de strijdende partijen - België wilde zeker onafhankelijk blijven - werd op de romp in grote letters «Belgique - België» geschilderd en op het dek werd onze driekleur aangebracht!

## Wereldoorlog 2

**I**n de meidagen 1940 weken onze schepen naar Engeland uit, volgestouwd met vluchtelingen. Een paar van onze pakketboten werden daarbij vanuit de lucht aangevallen maar konden toch veilig de overkant bereiken. Ook de «Prince Philippe» (later zijn nog drie schepen in de vaart gekomen met dezelfde naam) die nog niet volledig afgewerkt was, is op één motor naar Engeland kunnen ontkomen.

Het minste dat kan gezegd worden is dat er bij onze uitgeweken bemanningen een zekere malaise bestond, nog in de hand gewerkt door het feit dat het niet duidelijk was wie daar bevoegd was om dienstbevelen te geven.

Een groot aantal bemanningsleden weigerde zelfs om terug naar zee te gaan. Anderen daarentegen namen dienst bij de Britse Royal Navy. Victor Billet, een van onze luitenanten zou, niettegenstaande tegenkantingen, een Belgische Sectie van de Royal Navy oprichten.

Onderwijl lagen onze vaartuigen non-actief in Southampton. Uiteindelijk gingen de Britten over tot de opeising van onze schepen. Zij kregen een Britse bemanning en werden als troepentransportschip ingezet, waarbij zij o.m. deelnamen aan diverse geallieerde ontschepingsoperaties. De «Prince Léopold» werd getorpedeerd bij de landing in Normandië. De «Prins Albert» daarentegen was gedurende de ganse oorlog zo succesvol dat hij van de Britten de bijnaam Lucky Albert kreeg.

## Auto's

**D**e eerste auto's die zich aanboden om overgezet te worden, werden met kranen aan boord van de mailboten gehesen en op dek of in het ruim gestald.

In 1926 werd daarvoor een elektrische kraan op de Pakketbotenkaai in dienst genomen. In de dertiger jaren kwamen er steeds meer auto's op onze wegen, zodat er behoefte kwam aan aangepaste schepen om wagens over te zetten. Daarom werd de «Vil-le de Liège», een oude pakketboot, tot autoveer omgebouwd. Op 1 augustus 1936 is dit schip als «Londen-Istanbul» opnieuw in de vaart gekomen. Het kon al 100 auto's vervoeren, die langs laadpoorten in de scheepszijde in de romp van het schip dienden te rijden. Dit verliep niet altijd probleemloos. Ingescheepte chauffeurs van het Zeewezen reden de wagens aan en van boord. In 1949 kwam de «Princesse Josephine Charlotte» als eerste echte carferry in dienst. De autopassagiers konden nu zelf langs de achterboeg aan en van boord rijden.

Gedurende ettelijke jaren zouden er dan pakketboten en carferries gebouwd worden die naast elkaar bijna als twee verschillende producten, zouden geëxploiteerd worden. Wij hebben nog de tijd gekend dat met een kwartier verschil zowel een pak-



ketboot als een carferry naar Dover vertrok.

Passagiers zonder voertuig mochten dan niet met de carferry reizen.

De «Prinses Paola» was de laatste pakketboot die in de vaart gebracht werd, dat was in 1966. En de laatste traditionele carferry, de «Princesse Astrid», is in 1968 in dienst gekomen.

## Nieuwe lijnen

**I**n 1966 werd het feitelijk monopolie van de Oostende-Doverlijn voor het vervoer van passagiers en voertuigen tussen België en Groot-Brittannië verbroken door de opening van de Zeebrugge-Dover verbinding door de privé operator Townsend Car Ferries.

In 1968 werd door het Bestuur van het Zeewezen de nieuwe lijn Oostende-Harwich ingevaren. Deze nieuwe verbinding bleek minder succesvol dan verwacht. In september 1973 werd de exploitatie er van beëindigd.

## Grote veranderingen

**H**et begin van de zeventiger jaren heeft veel veranderingen voor de Oostende-Doverlijn gebracht. In november 1970 sloot het Bestuur van het Zeewezen aan bij de groep «Sealink». Dit was zowel de merknaam als de verzamelnaam van een aantal zeevaartlijnen die afhingen van of althans sterke bindingen hadden met de Spoorwegadministraties. De groep bestond uit de maritieme afdeling van de Britse Spoorwegen, de Armement Naval (dochter van de Franse Spoorwegen), de Stoomvaartmaatschappij Zeeland (waarin de Nederlandse Spoorwegen belangen hadden) en de Oostende-Doverlijn.

Met één van de partners, de Britse Spoorwegen, werd door het Bestuur van het Zeewezen een poolovereenkomst aangegaan. Als gevolg van deze overeenkomst werd de door ons uitgebate seizoenverbinding Oostende-Folkestone het ganze jaar operationeel. Deze verbinding werd van dan af verzekerd door twee MP schepen van de Britse Spoorwegen, de «Hengist» en de «Horsa». Zo kregen wij in Oostende ook rollende vracht. Wij beschikten toen nog niet



«Prins Filip» 1994

over MP vaartuigen die voor dat soort vervoer geschikt waren, terwijl het precies dat vervoer was dat een explosieve groei kende. In maart 1985 werd deze lijn opgeheven. Wij beschikten toen ook over MP schepen en een eigen vrachtkantoor waardoor wij op Oostende-Dover evengoed vracht konden verwerken en hiervoor niet langer op de poolpartner een beroep moesten doen.

Maar de meest ingrijpende verandering was toch wel de oprichting van de Regie voor Maritiem Transport.

## R.M.T.

**O**m tot een soepeler commerciële uitbating te komen werd de exploitatie van de Oostende-Doverlijn van 1 november 1971 af toevertrouwd aan de Regie voor Maritiem Transport, die werd opgericht bij wet van 1 juli 1971.

Een topprioriteit voor de nieuwe Regie was de modernisering van de vloot en daarmee samengaan de aanpassing van de haveninfrastructuur. Om tot een economische exploitatie te komen diende men dus, in de vervanging van de pakketboten en traditionele carferries, over M.P.-schepen te beschikken die in de beste omstandigheden tegelijkertijd (trein) passagiers, personenwagens en zelfs zware vrachtwagens konden vervoeren. Door het Bestuur van het Zeewezen was in de jaren 1970-71 al een aan-

besteding uitgeschreven voor de bouw van twee zulke schepen voor de Oostende-Doverlijn. Bij de indienststelling van deze schepen de «Prins Philippe» (1973) en de «Prince Laurent» (1974), werd de lijn al door de R.M.T. geëxploiteerd. De vrachtcapaciteit van beide vaartuigen was evenwel nog zeer beperkt. De «Prinses Maria-Esmeralda» (1975) en het zusterschip «Princesse Marie-Christine» (1975) boden al veel meer vrachtcapaciteit. In 1978 namen wij dan de «Prins Albert» in de vaart.

Het vrachtaanbod bleef alsmaar verder stijgen. Voor de marketing en commercialisering van haar vrachtvervoer deed de R.M.T. midden 1972 een beroep op S.B.A. (Société Belgo Anglaise des Ferry Boats), die al verantwoordelijk was voor de bevrachting en het kaaibeheer van de trein-ferrylijn Zeebrugge-Harwich. De activiteiten van S.B.A. voor de Oostende-Doverlijn werden evenwel gecommmercialiseerd onder de naam Ostend Freight Line (O.F.L.). De naam is gebleven, ook toen de R.M.T. in januari 1980 de exploitatie van dit vrachtkantoor in eigen handen genomen heeft.

Hetzelfde jaar kreeg de ferryafdeling van de Britse Spoorwegen een eigen rechtspersoonlijkheid onder de naam Sealink U.K. Ltd. In de loop van 1985 werd deze ferrymaatschappij dan volledig geprivatiseerd. De poolovereenkomst met de R.M.T. werd



evenwel verder gezet, terwijl ook de merknaam Sealink behouden bleef voor de vloot van de aangesloten partners.

## Vlootvernieuwing

**O**m ook het trein-schip verkeer nieuwe impulsen te geven werden er in 1981 twee draagvleugelboten, de «Princesse Clémentine» en de «Prinses Stephanie» in de vaart genomen. Hiervoor dienden de haveninstallaties in Oostende en in Dover aangepast te worden. In de loop der jaren werd, door de R.M.T., de ganse infrastructuur in Oostende verbeterd en aangepast aan de nieuwe behoeften.

In 1982 werd door de R.M.T. de «Stena Nautica» gecharterd en in 1983 door ons aangekocht. Dit schip vaart nu als «Reine Astrid».

In 1983 dan werd andermaal een Zweeds schip gecharterd, de «Stena Nordica» (later herdoopt als «Stena

Nautica»). In 1986 werd dit chartercontract beëindigd.

Eveneens in het begin van de jaren tachtig werd de vervoerscapaciteit van een aantal van onze schepen vergroot door het aanbrengen van een tussendeck. Zo werden achtereenvolgens de «Prinses Maria-Esmeralda» (in 1985), de «Princesse Marie-Christine» (in 1985) en de «Prins Albert» (in 1986) gejumboiseerd.

Met de «Prins Filip» (1992) kreeg de R.M.T. haar eerste super-ferry.

## Nieuwe poolpartners

**D**e poolovereenkomst met Sealink U.K. Ltd, die op 31 december 1985 verviel, werd door de R.M.T. niet verlengd. De voorwaarden voor verlenging, zoals door Sealink U.K. Ltd. voorgesteld, waren voor de R.M.T. niet aanvaardbaar. Daarom werd er een samenwerkingsakkoord met Townsend Thoresen aangegaan. Van 1 januari 1986 zijn

onze vaartuigen dan onder de oranje Townsend Thoresen kleuren gaan varen. Tot de overname op 22 oktober 1979 door P & O European Ferries. Deze laatste heeft de bestaande poolovereenkomst met de R.M.T. overgenomen en zelfs een paar maal verlengd. De laatste poolovereenkomst met P & O European Ferries loopt nog tot 31 december 1993. Beide partners hebben lange tijd onderhandeld om tot een nieuwe overeenkomst te komen. Maar uiteindelijk werd door de Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven de voorkeur gegeven aan Sally Line als nieuwe poolpartner van de RMT en dit van 1 januari 1994 af en voor een periode van vijf jaar.

Als gevolg van deze overeenkomst zal de R.M.T. van 1 januari 1994 af niet langer op Dover varen.

Hierdoor behoort 147 jaar Oostende-Doverlijn tot de geschiedenis.

**R. Humbeeck**



## SWEATER

in blauw, lichtgrijs of donkergrijs  
met bedrukking NAVY

van M t/m XXL

650, BEF + 50, BEF portkosten



# L'AMIRAL MUSELIER, LE NON CONFORMISTE

## PARTISAN ET ADVERSAIRE DU GÉNÉRAL DE GAULLE

**L**e Vice-Amiral Emile Muselier, né à Marseille en 1882, s'avère un des membres turbulents de «La Royale» (Nom donné à la Marine Nationale française en raison du traditionalisme de ses cadres). Il quitta la France au lendemain de l'armistice négocié par le gouvernement Pétain et fut parmi les premiers à rallier la «France Libre» du général de Gaulle. Le Vice-Amiral e.r. en répondant au fameux appel du 18 juin 1940, se rangeait sous la bannière à croix de Lorraine, moins pour servir un homme qu'une cause qui l'exaltait. Il fut parmi les premiers recrutés en même temps que le polytechnicien Dewavrin et l'ethnologue Soustelle, mais fit d'emblée figure de primus inter pares. Muselier était plus républicain que la plupart des officiers de la Marine Nationale.

La carrière de ce bouillant personnage comporte un chapitre belge pendant la guerre qu'il mena en 14/18 dans les rangs des fusiliers marins de l'Amiral Ronarch (les «pompons rouges»). Arrivés en renfort en 1915 aux divisions du Roi Albert qui se battaient sur l'Yser, ils y firent de l'excellente besogne. La distance qui séparait à l'époque le breton réfléchi et cinquantenaire Ronarch du bouillant Lieutenant de Vaisseau marseillais de 38 ans, était trop grande pour développer des heurts entre les deux hommes. Pourtant, les références du futur gaulliste étaient déjà appréciables. Il avait de 1902 à 1905 combattu en Extrême-Orient. Sur le front de Champagne et en Belgique il se distingua comme artilleur de marine.

### Un ambitieux

**O**fficier doué, Muselier était également un homme dévoré par l'ambition. Il n'hésita pas à jouer la carte politique et fut tour à tour

membre du cabinet des présidents Painlevé, Jeanneney et surtout de Georges Clemenceau le «Tigre» (1841-1924). Au pouvoir en 1917, il devint le «père la victoire» et négocia en 1919 le traité de Versailles qui mit l'Allemagne à genoux sans l'abatre. Sous de tels patronages, le destin du fougueux marseillais connut un rapide essor. Chef de la délégation navale de contrôle en Allemagne, au lendemain des hostilités, il fallait parer aux velléités de renaissance de la marine de guerre allemande. La puissante flotte impériale créée par von Tirpitz était allée mourir à Scapa Flow au Nord de l'Ecosse.

Rassemblée après la victoire alliée de 1918, elle s'y saborda le 21 juin 1919 mais allait renaître vingt ans plus tard sous l'impulsion des Amiraux Raeder et Doenitz.

Emile Muselier est promu Contre Amiral en 1933 et exerce successivement le commandement en Tunisie (1933) et ensuite de la 2<sup>me</sup> division de croiseurs. A l'heure du renouveau de la Marine Nationale sous l'impulsion de l'Amiral Darlan, il commanda en 1939 le secteur de défense de Marseille dont le rôle en Méditerranée était considérable. Mais trop souvent le bouillant Amiral n'était pas sur la même longueur d'onde que ses chefs, aussi fut-il mis à la retraite à la date réglementaire du 21 octobre 1939. La France était en guerre avec l'Allemagne depuis le début septembre. Muselier, intime de Paul Reynaud, ne put accepter une mesure qu'il considérait comme un camouflet. Il rejoignit le Général de Brigade temporaire Charles de Gaulle, fraîchement promu, alors qu'il s'avérait un authentique Amiral blanchi sous le harnais. Cette dualité des grades n'allait pas faciliter les relations entre les deux hommes. L'un et l'autre avaient du caractère à revendre.

### A Londres

**A**une époque où la «France Libre» était encore dans les limbes, l'arrivée à Londres de Muselier, et son ralliement au gaullisme, revêtait l'éclat d'un événement transcendant. Il avait d'ailleurs gagné l'Angleterre au prix d'un exploit médiatique auquel de Gaulle, arrivé dans les fourgons de la politique, ne pouvait prétendre. Après avoir rejoint le cargo britannique «Cydonia» pour venir de Marseille à Gibraltar, Muselier gagna la cause qu'il voulait servir : le chalutier «Président Hoducé» et le cargo «Le Rhin».

Dès le 1<sup>er</sup> juillet 1940, le Vice-Amiral Muselier est nommé au commandement des forces maritimes et aériennes françaises. La première rencontre des deux hommes allait être cordiale, «De Gaulle, écrit Muselier, me félicita sur mon évasion, sur ma résistance acharnée aux puissances mauvaises qui avaient désorganisé la résistance, et insista pour me complimenter sur la façon énergique dont j'avais rallié à Gibraltar, aviateurs, marins et bâtiments.

L'impression physique première n'a pas été bonne, mais les paroles aimables, la volonté exprimée très nettement de continuer la lutte à tout prix en s'appuyant sur les forces de l'Empire, et sans jamais porter les armes contre la France, un ensemble de simplicité et de bon sens dans la conversation générale, une éloquence facile, me firent passer outre à ma première impression» (Fin de citation)

Dès le lendemain de sa nomination Muselier affronte la tragédie de Mers-El Kébir. Une escadre française commandée par l'Amiral Gensoul, abrité sous le golfe d'Oran, refuse l'ultimatum anglais de l'Amiral Summerville de se joindre à la Royal Navy. Aus-



sitôt bombardés sans possibilité de manoeuvres 1.300 marins succombèrent sous les projectiles anglais. Au même moment, les bâtiments de la Marine Royale, amarrés dans les ports britanniques, furent pris d'assaut par des commandos de Marine. Une fois encore il y eut des victimes françaises. Dans un tel contexte, l'objectif de Muselier de rallier à la Croix de Lorraine une centaine de navires marchands et leurs équipages, devenait une mission ardue.

Ce coup dur, aux premières heures du gaullisme, fut compensé par la reconnaissance officielle par le premier ministre Winston Churchill. Celui-ci avait initialement espéré un plus gros gibier qu'un sous secrétaire d'Etat fraîchement ému d'un éphémère gouvernement Paul Reynaud. Il espérait un authentique gouvernement français en exil sous la direction de Georges Mandel, ancien ministre et chef de cabinet de Georges Clemenceau. Il envoya en mission Gort-Duff Cooper à Casablanca où se trouvait Mandel, pour le rallier à sa cause. En vain.

Faute d'éminences, Churchill se contenta du général de brigade temporaire de Gaulle. De Gaulle lui-même éprouva des doutes, écrit l'historien Jacques de Launay, puisqu'il invita les Généraux Weygand et Noguès à prendre la tête de la résistance outremer. Sans succès. Les deux Généraux demeurèrent fidèles au Maréchal, comme le furent d'ailleurs le Général Huntziger (négociateur de l'armistice) et l'Amiral Darlan, « Amiral de la flotte », pour égaler le « premier lord de l'amirauté ». Vichy représentait à leurs yeux la légalité.

## Des caractères difficiles

**L**es relations Muselier/de Gaulle ne tardèrent pas à devenir difficiles. L'Amiral refusait toute autre autorité que la sienne sur la flotte de la France Libre. Il alla jusqu'à négocier directement des accords avec les Anglais. Il en résulta une situation conflictuelle dont les Français de Londres se seraient volontiers passés. Elle affectait l'hégémonie du groupe. Le marin et le soldat avaient des défauts caractéristiques évidents, mais la compétence professionnelle de l'Amiral inspirait confiance aux maîtres de

la Royal Navy. Ils l'aidèrent techniquement et financièrement à développer sa modeste marine de guerre. L'ambition dévorante de Muselier lui fit pourtant commettre un pas de clerc, en s'engageant sur un terrain que le général considérait comme sa chasse gardée : la politique, en voulant doter le gaullisme d'une constitution qui lui réservait personnellement la part du lion. Le grand Charles l'apprit au cours d'un séjour en Afrique, piqua une grande colère et voulut exclure l'Amiral du Comité National dont il était un des principaux piliers et un des premiers pionniers. L'affaire de St. Pierre et Miquelon montra qu'après son incartade Muselier rentra dans l'obédience. Commissaire de la Marine de Guerre et de la Marine marchande, de Gaulle lui donna l'ordre d'y débarquer le 24 décembre 1941 et d'y organiser un plébiscite ayant pour objet le ralliement des îles à la France. Muselier était hostile à cette initiative qui déplaisait aux Etats-Unis. En militaire discipliné il obtempéra néanmoins non sans avoir marqué son opposition à une mesure qu'il jugeait malhabile.

En fait elle contribua sensiblement à la disgrâce qui frappait le Général de Gaulle à Washington depuis le discrédit enregistré à la suite de l'échec du débarquement au Sénégal des 23 et 25 septembre 1940.

L'opposition du gouverneur, le Général Boisson, fidèle à Vichy et au Maréchal, allait empêcher le débarquement à Dakar des gaullistes mené par l'Amiral d'Argenlieu et aidé d'une escadre anglaise. De Gaulle avait mal mesuré son impact sur la France d'Outremer. Dans « de Gaulle et sa France » de J. de Launay on lit « Les compagnons de Londres ont gardé le souvenir de l'échec de Dakar et du désespoir du général : « J'ai passé des moments terribles, déclara de Gaulle, j'ai songé à me brûler la cervelle ».

## La fin d'une collaboration

**L**e 3 mars 1942 l'Amiral Emile Muselier, démissionna du Comité National de la France Libre mais voulut demeurer commandant

de la Marine de Guerre. Le général ne l'entendait pas de cette oreille. Les Anglais ayant fait savoir qu'ils appuyaient la prétention de l'Amiral, de Gaulle se retira écrit de Launay, Il dit « Je m'enfouis à la campagne prêt à tout et laissant aux mains de Pleven, de Diethelm et de Coulet, une sorte de testament secret qui leur confiait la mission d'informer le peuple français dans le cas où je devrais renoncer à poursuivre ce que j'ai entrepris »

Churchill, qui a bien connu le Général et l'a vu traverser des crises graves prétend « J'ai eu l'impression que sous son attitude impassible et impénétrable il possédait une surprenante sensibilité à la douleur » (Fin de citation) Ne pouvant rompre brutalement avec son éminent collaborateur, de Gaulle nomma Muselier Inspecteur Général des Forces navales libres. Cette déchéance ne pouvait satisfaire Muselier. Il fut mis à la retraite d'office le 30 avril 1942. Mais le marseillais n'était pas homme à se retirer sous la tente, au moment où se déroulaient des événements majeurs. Après le débarquement anglo-américain en Afrique du Nord, Muselier fut appelé à Alger par les alliés pour collaborer avec le Général Henri Giraud, le protégé des Américains. Il fut chargé du service d'ordre autour de la capitale algérienne où la confusion des idéaux et l'ambiguïté des situations, multipliaient les intrigues. La tâche n'était pas à la mesure de l'homme, mais elle était temporaire et l'Amiral cette fois devait obéissance à un authentique Général d'armée. Il fut ensuite nommé chef de la délégation navale à la Mission militaire de défense nationale (sept. 44-févr. 45.)

La paix revenue il tenta une carrière politique mais subit un échec électoral. Déjà le grand public, oublieux des sacrifices consentis, se détournait des soldats vainqueurs et des marins glorieux. Muselier se fit écrivain et publia sous le titre « de Gaulle contre le gaullisme » un ouvrage largement truffé de polémiques. Il mourut à Toulon en 1965 âgé de 83 ans et entra dans la légende des officiers non conformistes mais ayant le souci de la patrie et de la grandeur de la France.

**P. Eygenraam**

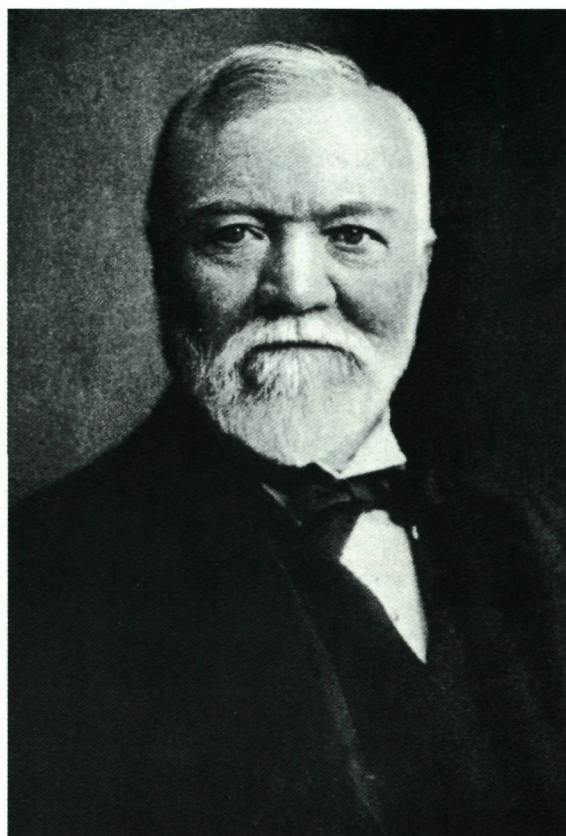


# CARNEGIE HERO FUND

In ons vorig nummer van december '93 hadden we de eer Ere Tweedemeester Maurice Michielsens voor te stellen.

De Heer Maenhout L. sekretaris van het Carnegie Hero Fund Belgie, was zo bereidwillig ons het volledige verhaal op te sturen waarbij de heer Michielsens de Burgerlijke Medaille voor Moed en Zelfopoffering en de Bronzen Medaille van het Carnegie Hero Fund verdiende.

Met trots publiceren we hierbij de lijst van Zeemachtlieden die ooit vereremerkt werden.



## 1. Zijn leven

**A**ndrew CARNEGIE werd geboren in 1835 te Dunfermline, in Schotland, in een zeer arm gezin. Zijn vader was een handwever en om in het onderhoud van zijn gezin te voorzien, zag hij zich verplicht, in 1848, naar de Verenigde Staten uit te wijken, waar hij zich vestigde in Pittsburgh.

De jonge Andrew was toen 13 jaar oud. Hij begon te werken als leerjongen in het weversbedrijf. Daarna werd hij telegrambesteller.

Hij besteedde al zijn vrije tijd aan lezen en studeren en zorgde aldus voor zijn onderricht, zonder de hulp van wie ook. In 1853 slaagt hij erin zich te doen aannemen als telegraafbediende in een spoorwegmaatschappij. Door zijn werkzaamheid, zijn schrandereheid en zijn praktische zin, wekte hij dadelijk de belangstelling van zijn chefs.

Andrew CARNEGIE klom spoedig omhoog en enkele jaren later werd hij afdelingsdirecteur. Zijn werking

brenkt de maatschappij tot grote bloei en als beloning ontvangt hij een deel van de maatschappelijke aandelen.

Dank zij zijn spaarpenningen, die hij handig renderend wist te maken kon Andrew CARNEGIE op 30 jarige leeftijd, de spoorwegen verlaten om zelf een maatschappij op te richten voor de constructie van spoorwegbruggen.

Hij richtte nog een tweede maatschappij op voor het vervaardigen van ijzeren rails en ten slotte nog een derde voor de constructie van locomotieven. Onder zijn geniaal organisatorisch beleid, maakten deze maatschappijen weldra een grote winst.

Enkele jaren later had Andrew CARNEGIE het geluk tijdens een reis kennis te maken met Henry BESSEMER, die zo juist een nieuw procedé had uitgevonden om staal tegen een lage prijs te maken. Tot dan toe was staal steeds een zeldzaam en uiterst duur metaal geweest.

Andrew CARNEGIE beslist dadelijk met de fabricatie van staal een aan-



vang te nemen; hij verkoopt al wat hij bezit en richt grote staalfabrieken op.

Het werd een nooit gekend succes, want de constructie van staal verspreidde zich over de ganse wereld.

Op 40-jarige leeftijd is Andrew CARNEGIE de rijkste man in de Verenigde Staten en het is toen dat hij een diepe indruk maakte op zijn medeburgers met een pamflet waarin hij zijn leer te kennen gaf en o.a. verklaarde dat het voor een mens beschamend was als een rijk man te sterven.

Acht jaar daarna, trok de staalkoning zich uit de zaken terug, nadat hij al zijn fabrieken voor de som van 80 miljoen pond sterling verkocht had. Nooit voordien was er zo een belangrijke handelsverrichting tot stand gekomen.

Andrew CARNEGIE zal de beginselen van het programma dat hij van zijn 33ste jaar al bepaald had, ten uitvoer brengen en hij besluit zijn fortuin uit te delen terwijl hij nog in leven is.

Zijn voornaamste doelstelling zal zijn de armere bevolingsklassen te verheffen door hun studiemogelijkheid te bieden.

Miljoenen dollars gaan naar stichtingen welke zich met de aanmoediging van het onderwijs en de bevordering van wetenschappelijke onderzoeken bezighouden. In de Verenigde Staten, de Britse Dominions en de koloniën zal elke begaafde leerling voortaan kunnen studeren voor de plaats die hij verlangt en zullen de geleerden hun wetenschappelijke onderzoeken kunnen voortzetten.

Buitendien laat Andrew CARNEGIE 2811 bibliotheken oprichten en sticht hij observatoria.

Talrijke miljoenen worden insgelijks ten bate van de vrede aangewend.

Aan deze mecenas zijn o.m. de gebouwen van het Permanent Internationaal Gerechtshof in Den Haag te danken.

Van 1909 tot 1911, ten slotte, besteedt deze grote mensenvriend een deel van zijn rijkdom aan vreedzame helden.

Toen hij in 1919 stierf, op 84-jarige ouderdom, was hij de eerste maat-

schappelijke werker in de Verenigde Staten geweest. Hij had gedurende zijn leven 90% van zijn miljoenen voor het welzijn van de mensheid uitgegeven. Hij had aan de wereld een gift gedaan van ruim 70 miljoen pond sterling, een ontzaglijk kapitaal toen in goudwaarde.

## 2. Zijn stichtingen ten bate van helden

**A**ndrew CARNEGIE wist dat de wereld niet zelden toejuichte bij daden van opoffering, maar ook dat de wereld hen die ze hadden verricht gauw vergat.

In 1904 deed er zich in een klein dorp in de Verenigde Staten een mijnramp voor waarbij 178 arbeiders, mannen en jongelingen, het leven lieten.

Andrew CARNEGIE, die zeer gevoelig was voor menselijk leed werd door dit onheil, waarbij uit tal van gezinnen de vader of echtgenoot werd weggerukt, diep geschokt.

Het was, zo vertelt hij, een diep gevoel van medelijden hetwelk het vertrekpunt werd voor de ondersteuning van duizenden mensen in de wereld.

Hij had, zoals vele filantropen dat doen, eenvoudig een check ten bate van de slachtoffers kunnen tekenen, zonder meer.

Maar Andrew CARNEGIE was anders.

Hij organiseert de steun aan de gezinnen zoals hij zijn ondernemingen organiseerde en vervangt weldra de kostwinner in de beproefde huisgezinnen van het dorpje waarvan hij niet eens de naam kende.

Wat bij die mijnramp Andrew CARNEGIE bijzonder had getroffen was het heldhaftig optreden van een opzichter die zijn leven had gegeven om zijn werkgezellen te redden. Het was niet een zuiver toeval geweest, maar een vrijwillige, bewuste daad van opmerbeste offervaardigheid.

Van toen af besloot Andrew CARNEGIE ten bate van zulke vreedzame heen te werken.

Zij die zich als ware helden hebben gedragen en die naar aanleiding van hun moedige daad in een behoeftige toestand verkeren, wil hij van geldelijke zorgen ontlasten.

Hier ook zal zijn werk voor deze helden en hun nabestaanden met zorg worden overlegd. Eerst zorgt hij voor de oprichting van het CARNEGIE HERO FUND te Pittsburgh, in de Verenigde Staten, waaraan hij in 1909 een bedrag van 5.000.000 dollar schenkt.

Wanneer na enige tijd blijkt dat de organisatie van deze stichting uitstekend is, wordt zijn geboorteland, Engeland, bedacht met een gift van 1.500.000 dollar.

Dan komen de verschillende landen van Europa aan de beurt: Frankrijk; Duitsland, Zweden, Denemarken, Italië, Zwitserland, Noorwegen, Nederland en België

Aan die 9 landen geeft Andrew CARNEGIE een totaal bedrag van 4.290.000 dollar. Ons land krijgt 230.000 dollar, in goudwaarde. Dat was in 1911 en toen betekende die som een aanzienlijk kapitaal.

Behoudens in Duitsland, waar de CARNEGIE STICHTING met de oorlog verdween, neemt het CARNEGIE HERO FUND in de vorenvermelde landen een ereplaats in en zijn werking wordt er onverpoosd voortgezet.



# ORGANISATIE EN WERKING VAN HET CARNEGIE HERO FUND IN BELGIË

## 1. ORGANISATIE

### (a) Het legaat van Andrew CARNEGIE

Op 17 april 1911 liet Andrew CARNEGIE de Belgische regering weten dat hij voornemens was aan België een bedrag van 230.000 dollar, in staatobligaties, te schenken om een heldenfonds op te richten.

De Belgische Staat aanvaardde dit legaat bij koninklijk besluit van 13 juli 1911.

### (b) Samenstelling van de Bestuurscommissie

Een koninklijk besluit van 29 december 1911 bepaalde de organisatie van het CARNEGIE HERO FUND en stelde de Bestuurscommissie ervan in. Het aantal leden van de Commissie werd vastgesteld op vierentwintig. De Minister van Binnenlandse Zaken en Koning Albert waren immers van oordeel dat de Commissie ruim dienste samengesteld uit een elite van personaliteiten. Bovendien werd beslist dat twee leden van elk der drie traditionele politieke partijen als gecoöpteerd lid zouden worden benoemd. Die verscheidenheid in de samenstelling van de Bestuurscommissie zou het CARNEGIE HERO FUND toelaten zijn opdracht te vervullen zonder een onderscheid te maken tussen politieke gezindheid, geloofsovertuiging, maatschappelijke stand of het behoren tot een taalgemeenschap.

## 2. WERKING VAN DE BESTUURSCOMMISSIE

De opdracht die aan de Bestuurscommissie werd toevertrouwd, is tweevoudig:

- de personen die een heldendaad hebben verricht opsporen;
- voor elk van de gevallen, de aard vaststellen van de beloning welke zal worden verleend: hernieuwbare toelage, éénmalige toelage, tijdelijke hulp, gift in geld, medaille of diploma.

### (a) Opsporen van personen die een heldendaad hebben verricht

De belangrijkste inlichtingsbron van het CARNEGIE HERO FUND is de pers.

Anderzijds hebben de Provinciegouverneurs en de Schepencolleges van de Minister van Buitenlandse Zaken richtlijnen ontvangen om onmiddellijk alle heldendaden die op hun grondgebied worden verricht, aan het CARNEGIE HERO FUND mee te delen.

Een andere belangrijke inlichtingsbron is het inzagerecht in de administratieve dossiers van de personen die een moedige daad of een daad van zelfopoffering hebben verricht.

### (b) Algemene Principes voor het toekennen van een onderscheiding

De Bestuurscommissie vergadert onder het voorzitterschap van de Minister van Binnenlandse Zaken.

Het CARNEGIE HERO FUND belooft enkel die heldendaden welke niet langer dan 5 jaar terug werden verricht.

Opdat de daad een heldendaad zou zijn, moet de redder *vrijwillig* zijn leven op het spel hebben gezet om dat van een ander mens te redden.

Wanneer het jongeren en kinderen betreft, neemt de Commissie een veel ruimer standpunt in bij de beoordeling van de omvang van het opgelopen gevaar.

De Commissie kan in sommige gevallen eveneens rekening houden met het feit dat een redder, ofschoon hij zijn leven niet werkelijk in gevaar heeft gebracht, zijn gezondheid niettemin op ernstige wijze op het spel heeft gezet.

De heldendaden moeten verricht zijn in België of aan boord van een Belgisch schip. De Commissie mag eveneens de daden belonen die door Belgen zijn gesteld in het buitenland indien aldaar geen Carnegie Fund bestaat.

In principe houdt de Bestuurscommissie geen rekening met vroeger opgelopen veroordelingen van personen die een heldendaad hebben verricht.

### (c) Beloning van de heldendaden

#### (i) Ereteken van het CARNEGIE HERO FUND

Volgens de wens van Andrew CARNEGIE worden de medailles ofwel zonder toelage ofwel samen met een toelage verleend.

Om aan het ereteken een meer officiële

carakter te geven, werden bij koninklijk besluit van 30 september 1960 het doel van het ereteken en de verschillende klassen van de medaille bepaald.

Het ereteken omvat drie klassen, zulks om de beloning in verhouding te stellen tot het belang van de verdienste.

De hoogste rang is de gouden medaille. Ze is de beloning voor een werkelijk uitzonderlijke heldendaad. Ze wordt meestal postuum verleend.

De zilveren medaille wordt toegekend voor een merkwaaardige heldendaad en in het bijzonder wanneer de redder ernstige verwondingen heeft opgelopen.

De bronzen medaille wordt toegekend voor heldendaden die onder de derde rang ressorteren.

Met een medaille wordt steeds een diploma verleend. Het diploma kan afzonderlijk worden uitgereikt voor een daad van moed en zelfopoffering die niet volledig beantwoordt aan alle criteria welke voor een heldendaad zijn vereist.

Sedert 1961 wordt de medaille, tenzij postuum, niet meer in de vorm van een gedenkpenning uitgereikt. De penning werd verkleind en voorzien van een lintje, om de laureaten toe te laten het ereteken bij plechtigheden te dragen. De kleuren van het lint, blauw, wit en rood, zijn kleuren van de Amerikaanse vlag.

### (ii) Toekenning van een toelage of steungeld

De voorstellen tot toekenning van een toelage of steungeld worden aan de bestuurscommissie voorgelegd door de secretaris van het Fonds, samen met een verslag over de materiële toestand van de redder of van zijn gezin. De financiële hulp kan éénmalig of hernieuwbaar zijn.

Voor het ogenblik worden 14 families financieel geholpen door het CARNEGIE HERO FUND.

## 3. UITREIKING VAN DE ERETEKENEN

De medaille en het diploma worden aan de gemeentebesturen toegezonden samen met een verzoek van de Minister-Voorzitter aan de burge-





**Luitenant Deman Pierre beloond met de Zilveren Medaille voor zijn moedig optreden op 17 juli 1961 in de haven van Oostende.**

meester om het ereteken persoonlijk aan de laureaat te overhandigen tijdens een vergadering van de gemeenteraad.

Militairen en rijkswachters ontvangen hun beloning in hun korps tijdens een plechtigheid.

#### **4. ONDERSCHIEDINGEN TOEGEKEND SEDERT 1912**

Gouden medailles: 137 waarvan 84 postuum

Zilveren medailles: 599 waarvan 76 postuum

Bronzen medailles: 1592 waarvan 19 postuum

Diploma's: 869 waarvan 6 postuum

Felicities: 72

Allerlei: 426

Sedert het ontstaan van het Fonds (1912) werden 3064 gevallen onder-

zocht; 2129 ervan werden erkend, 935 werden afgewezen en 3695 helden werden beloond.

#### **5. DE SPECIALE PRIJS «JEANNE ROMBAUT»**

Genoemd naar de jonge heldin, die op 13-jarige leeftijd om het leven kwam tijdens een brand in een bioscoop te Sclessin op 3 april 1955.

Het Comité, verantwoordelijk voor de oprichting van een gedenkteken ter nagedachtenis van Jeanne ROMBAUT, heeft het saldo van de som die daarvoor in alle scholen werd ingezameld, overgemaakt aan het CARNEGIE HERO FUND.

Met dit geld werd een jaarlijkse prijs ingesteld om de schoonste daad van moed en zelfopoffering, gesteld door een jongere van minder dan 18 jaar, te belonen.

#### **6. FINANCIËLE MIDDELEN**

Bij koninklijk besluit van 13 juli 1911 werd de Regering ertoe gemachtigd het legaat van Andrew CARNEGIE te aanvaarden. Het bedrag van dit legaat werd toevertrouwd aan de Nationale Bank van België om het beheer ervan waar te nemen.

Een vaste financiële subcommissie werd ermee belast alle nuttige voorstellen te formuleren betreffende het beheer van de fondsen.



**23 oktober 1961 - Viering vijftigjarig bestaan.**

**Op het podium Z.M. de Koning en de Koningin met naast zich H. Douglas Mac Arthur, Ambassadeur VS en Mrs Milles-Carnegie dochter van de stichter.**



In 1949 besloot de Regering, jaarlijks een krediet in te schrijven in de begroting van het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Dit krediet wordt in de vorm van bijkomende toelagen op voorstel van de Bestuurscommissie verdeeld.

Bovendien kan het Fonds ook nog rekenen op de financiële steun vanwege de Algemene Spaar- en Lijfrentekas, de Nationale Loterij, evenals op particuliere giften en legaten.

W. Bosteels

## UITTREKSEL UIT HET GULDEN BOEK CARNEGIE HERO FUND

Apers Egide  
24/10/21 - Zelf verd. stroom  
Diploma

Ghijs Henri  
18/03/25 - Verd. man overboord  
Zilveren Medaille

Laurent Robert  
30/08/50 - Verd. Dok.  
Bronzen Medaille

Lauwerens Jean  
30/8/50 - Verd. Dok.  
Bronzen Medaille

Cornelissens Raymond  
10/6/53 - Verd. Zee  
Bronzen Medaille

Roemans Georges  
15/08/55 - Verd. Dok.  
Bronzen Medaille

Smet Gilbert  
04/08/57 - Ong. Vliegtuig  
Zilveren Medaille

Desmet Roland  
12/01/61 - Verd. Haven  
Zilveren medaille

Daman Pierre  
15/07/61 - BRD Schip  
Zilveren Medaille

Carels François  
24/02/80 - Verk. Auto in water  
Bronzen Medaille

Blonde Jacky  
12/02/82 - Zelf Verd. Haven  
Bronzen Medaille

De Waegemaeker Jean-Luc  
24/07/81 - Verd. Rivier  
Bronzen Medaille

Martin Alain  
08/07/82 - Verd. Stroom  
Zilveren Medaille

Martin Alain  
29/07/82 - Verd. Zee

Boterman Marnix  
14/06/82 - Zelf Verd. Kanaal  
Bronzen Medaille

Baelde Marc  
31/08/83 - Zelf Verd. Kanaal  
Diploma

Giavon Michel  
19/07/85 - Verd. Dok.  
Diploma

Jacobs Patrick  
19/07/85 - Verd. Dok.  
Diploma

Zanders André  
22/07/62 - Verd. Zee  
Diploma

Pyra Marcel  
13/04/65 - Verd. Zee  
Zilveren Medaille

Castelain Jean-Claude  
01/01/66 - Verd. Haven  
Bronzen Medaille

Deloz Albert  
10/05/66 - Verd. Haven  
Zilveren Medaille

Baes Lucien  
24/08/66 - Verd. Zee  
Zilveren Medaille

Baes Lucien  
14/07/67 - Verd. Zee  
Zilveren Medaille

Antoine Henri  
08/11/74 - Verk. auto in water  
Bronzen Medaille

Meulebroek Dirk  
20/05/79 - Verd. Reien  
Bronzen Medaille

Meersseman Ernest  
01/10/78 - Verd. Kanaal  
Bronzen Medaille.





# THE SAIL TRAINING ASSOCIATION

Zevenendertig jaar na het oprichten van The Sail Training Association (afgekort STA) is er nu ook in België een plaatselijke afdeling opgericht. Met dezelfde doelstellingen als de hoofdzetel in Engeland groeit ook bij ons een nieuwe organisatie dit uit het initiatief van velen.

Hierbij een bijdrage door de Commandant van de Zenobe Gramme Alain Vittone en Willem Manteleers, directeur STA/Belgium.

## THE SAIL TRAINING ASSOCIATION (STA) QU'EST CE ET QUI SONT-ILS

### 1. S.T.A.

**E**n 1954 une association appelée «the Sail Training-Ship Association» fut mise sur pied pour organiser des courses (regates) pour ce qu'elle pensait à l'époque, être les derniers navires à voiles à phares (voiles) carrés. Ce fut un succès et il fut décidé de rééditer cette course tous les deux ans, puis annuellement.

### 2. Le rôle du STA

2.1. L'organisation des Cutty Sark Tall Ship's Races.

2.2. La gestion des deux goélettes à huniers de 300 tonneaux (topsail-schooners) que sont les «Sir Winston Churchill» et «Malcolm Miller» qui visitent souvent le port d'Oostende.

2.3. Le but poursuivi à bord des deux goélettes est d'embarquer des jeunes, hommes ou femmes dont la moyenne d'âge est située entre 16 et 25 ans pour des voyages de deux semaines.

Le «Sir Winston Churchill» et le «Malcolm Miller» exécutent aussi des voyages plus longs pour d'autres catégories de personnes ou des voyages dits spécialisés.

2.4. Les courses STA sont organisées par différents comités.

- le «Sailing Committee»
- le «International Sailing Committee»
- le «International Racing Committee»
- le «Race Committee»

2.5. Cette organisation, à vocation de bienfaisance, n'est ni nationale ni gouvernementale. Elle est donc privée et ne dispose pas de fonds publics.

2.6. Parrainage/Sponsor  
Entre 1956 et 1972, les Tall Ships

Races étaient relativement peu importantes, ce qui impliquait des frais de gestion peu élevés, payés par les organisateurs eux-mêmes.

Après 1972 les rassemblements de voiliers et les courses devinrent de plus en plus nombreuses et les fonds privés devinrent insuffisants.

Cette année, le directeur des fameux whiskys Cutty Sark décida de parrainer les courses. Une excellente relation existe toujours à présent.



Tous les membres actifs de l'organisation y sont à titre bénévole, seul le personnel de la gestion administrative est rémunéré.

Cette organisation a suscité un tel engouement que d'autres associations avalisées par la STA-mère et unique sont nées à l'étranger.

Nous parlons de la STAN pour Netherlands, la STAG pour Germany, la ASTA pour les Etats-unis d'Amérique, APORVELLA pour le Portugal, la Russie, l'Ukraine, la Pologne...

Et depuis Janvier 1994 STAB pour Belgium.



## Sail training Association Belgium

**E**n 1993 nous fûmes deux navires belges à régater au sein des Tall Ships Races, le Zénobe Gramme de la Force Navale et le Wandelaar III (sloop de type Admiral's Cup). Sous l'impulsion de son skipper Willem Manteleers (professeur) quelques réunions eurent lieu avec quelques personnes intéressées par le projet et ceci sous l'égide du V.V.W. d'Antwerpen. Notre représentant national auprès du STA, le Capitaine au Long Cours Ghijs (ancien et dernier Commandant du Mercator) accepta avec grand enthousiasme de jeter les bases du STAB et d'en faire la demande aux Anglais du STA.

Diverses fédérations furent contactées, telle que le Vlaamse Vereniging voor watersport, le Landelijke bond van Watersportverenigingen in België, la ligue régionale du yachting belge et le Mercator VZW et moi-même représentant le Zénobe Gramme et la Force Navale.

Nous nous mîmes au travail et le 24 décembre 1993 des statuts ASBL STAB pour Sail Training Association Belgium furent créés dont les objectifs sont :

- Mettre des jeunes en contact avec la mer à bord de navires à voiles et de participer à ces fameux événements que sont les Tall Ship's Races.
- De permettre l'échange des différents équipages internationaux pendant les courses et ainsi développer l'esprit d'équipe, l'entente internationale, l'ouverture sur le monde extérieur et maritime.

Si vous êtes intéressés, équipiers propriétaires ou skippers de voiliers dont la longueur est supérieure à 30 pieds (9,14 M) à la ligne de flottaison, vous pouvez avoir plus de renseignements sur règles, coûts et organisation à l'adresse suivante :

S.T.A.B.

Grote Singel 6, 2900 Schoten

Tel. : 03/658 00 06

Bank rekening: STAB BEL  
320-0324204-03

Quant à moi j'en serai, en 1994, à ma cinquième participation au Tall Ships Race. Pour ma part, j'y ai découvert une organisation très (British) professionnelle, avec un système de sécurité en mer performant.

Quant au Zénobe Gramme, l'accueil qui nous est fait dans les ports est souvent de très bonne facture. Nos jeunes équipages ont l'occasion de s'adonner à toutes sortes d'activités sportives et culturelles de groupe à caractère international surtout.

Les frais de port sont nuls et beaucoup de facilités d'accueil sont mises à votre disposition.

Les règles de régates sont extrêmement simples car elles suivent à la lettre les règles de route du RPA (à part quelques petits détails).

La recherche de la performance pure n'est pas notre souci majeur bien qu'il y ait des premiers et des derniers, mais il s'agit surtout d'une compétition saine entre gentlemen où tout un chacun est prêt à aider l'autre comme le veut la tradition entre marins.

## IN HET TEKEN VAN DE ZEE EN DE VRIENDSCHAP TUSSEN DE JONGEREN

**O**p 17 augustus '93, omstreeks 22 u pasten we de «Wandelaar III» in zijn box, steiger D, VVW-jachthaven in Nieuwpoort. De kring was rond. Elke oceaanovertocht had me een grote voldoening gegeven. Ditmaal hadden we hetzelfde gevoel. De hele bemanning en het schip was veilig en wel terug in de thuishaven. Opdracht volbracht. Het toertje Noordzee (Nieuwpoort. New Castle, Bergen, Larvik, Esbjerg en terug) ingericht door de Sail Training Association zat erop. Met de trainingstochtjes erbij geteld ± 2000 mijl. In elke aanleg haven was het een echt zeilfeest geweest. Alhoewel onze plannen voor '94 anders lagen, dachten we reeds tijdens de reis eraan om ook volgend jaar deel te nemen aan deze grootse zeilmanifestatie waaraan ± 1500 jonge bemanningsleden kunnen deelnemen.

Wat maakt deze zeilorganisatie zo boeiend voor al deze deelnemers? Wie en wat is deze organisatie? Doorheen de jaren kreeg de hogervermelde Sail Training Association, die instaat voor het organiseren van wedstrijden en parades van grote zeilschepen, in letterlijke en figuurlijke zin steeds meer wind in de zeilen. De idee om een wedstrijd voor de laatste grote zeilschepen in te richten werd in 1954 gelanceerd door de Brit Bernard Morgan uit London. Hij wou vooral de zeevarende jeugd in een groot maritiem evenement bijeenbrengen. Onder impuls van Morgan werd door kapitein Illingworth, een specialist in offshore racing, het Sail Training Association International Race Committee opgericht met het doel in 1956 de eerste «Tall Ships» Race van Torbay naar Lissabon in te richten. Het succes van de eerste koers leidde

in 1956 tot de definitieve oprichting van de Sail Training Association, afgekort S.T.A. De hertog van Edinburgh aanvaardde het erevoorzitterschap van de nieuwe vereniging die het organiseren van koersen met de zeilschepen om de twee jaar als doelstelling vooropzette. John Illingworth werd tot eerste voorzitter verkozen. In 1958 werd Brest, La Coruna en Brest, Las Palmas georganiseerd. Het parcours van de volgende race in 1960 ging van Oslo naar Oostende en twee jaar later zeilde een internationale vloot van Torbay naar Rotterdam. In '64 vertrokken de schepen vanuit Plymouth met bestemming Lissabon om dan de oceaan over te steken naar Bermuda. Vandaar werd gezamenlijk naar New York gezeld.

Vanaf de jaren zeventig nam de bijval van de zeilraces in grote mate toe



en werden er door de Sail Training Association nagenoeg jaarlijks zeilwedstrijden ingericht.

Sinds '72 is de Cutty Sark Scotch Whisky van dichtbij betrokken geweest bij de organisatie van de Cutty Sark Tall Ships' Races over de gehele wereld. Door zijn sponsoring hebben duizenden jongeren, van diverse landen en culturele achtergronden, deelgenomen aan zeilwedstrijden in een geest van vriendschappelijke rivaliteit op zee.

De belangrijkste voorwaarden om deel te nemen aan de wedstrijd is dat de helft van de bemanning moet samengesteld zijn uit jongeren tussen de 16 en 25 jaar en 't schip een minimum waterlengte heeft van 30 voet.

### **«Mercator», «Zenobe Gramme»**

**W**elk is het aandeel geweest van België in deze wedstrijd?

Kapitein Ghys, de laatst «varende» kapitein van het vermaarde Belgische schoolschip, «Mercator», schets de periode uitgebreid in het gelijknamige boek. De deelname van het schoolschip aan deze eerste tall ships' races waren zeer succesrijk, enkel het handicapsysteem hield de «Mercator» van de overwinning. Maar wat weinig mensen weten is dat dankzij de deelneming en de prestaties van deze eerste Belgische deelnemer België reeds jaren een vertegenwoordiger heeft bij de S.T.A.

Sinds het uit de vaart nemen van de «Mercator» werd de fakkel van de Belgische deelneming aan zeilraces en parades overgenomen door de 28 m lange «Zenobe Gramme». Dit eerder kleine schoolschip van de Belgische Zeemacht werd in 1961 op de Boelwerf gebouwd en is opgetuigd als torenkits. Ook dit zeilschip zal eervol vermeld blijven in de annalen van de Cutty Sark Races. In 1976 werd zij en haar bemanning bedacht met de Cutty Sark-Trofee. Ook in 1993 stond zij in de belangstelling. Onder de voortreffelijke leiding van kapitein Alain Vittone viel zij in de prijzen.

### **De Cutty Sark-Trofee**

**D**eze Cutty Sark-trofee is de meest begeerde van de hele reeks prijzen toegekend door het S.T.A.-comité. De trofee wordt toe-

gekend aan het schip en de bemanning die, volgens het oordeel van de jury de grootste bijdrage hebben geleverd tot de internationale vriendschap en verstandhouding gedurende de duur van de manifestatie. Het zijn de kapiteins van alle deelnemende schepen die de winnaar kiezen. En aangezien ze op hun beurt hun bemanning raadplegen, kan met recht en rede gezegd worden dat de trofee toegekend wordt overeenkomstig de wens van de deelnemers aan de wedstrijd. Onder de winnaars ontdekken we de «Kruzenshtern» (USSR), «Zenobe Gramme», «Gladan» (Zweden); «Dar Pomorza» (Polen), «Urania» (Nederland),...

### **Cutty Sark Tall Ships' Races 1994**

**D**it jaar zullen de Cutty Sark Tall Ships' Races in meer warmere wateren gehouden worden. Het vertrek wordt gegeven in Rouen. Dan gaat de tocht naar Weymouth in Z. England. De volgende aanleghaven ligt in Spanje, La Coruna. Porto, Portugal, is een kleine stap verder. Saint Malo vormt het sluitstuk. Het geheel heeft plaats van 10 juli tot 20 augustus '94. Men is niet verplicht om deel te nemen aan het hele traject. Jongeren tussen de 16 en 25 jaar, schippers, belangstellenden die willen meewerken om volgend jaar een uitgebreide Belgische vertegenwoordiging naar de internationale zeilmanifestatie te sturen, laat het ons weten.

### **Sail Training Association Belgium**

**I**n Duitsland, de USA, Portugal, Nederland en zelfs in Rusland heeft men een plaatselijke STA-afdeling opgericht met dezelfde doelstellingen als de hoofdzetel in Engeland. Om op die manier nog beter de oorspronkelijke bedoelingen van de STA in eigen land waar te maken: Bij het wachtlopen, hijsen van de zeilen, het sturen en het navigeren worden de jongeren ingezet bij alles wat er aan boord te doen is; karakter, teamwork, en de vriendschap onder de bemanning worden hierbij ontwikkeld.

Indien je geïnteresseerd bent in deze organisatie, of de STAB wil ondersteunen en helpen groeien, wij zullen graag uw hulp aanvaarden.

Zevenendertig jaar na het oprichten van de STA in Engeland, zal er ook in België een dergelijke organisatie groeien uit het initiatief van velen.

**W.M.**

Voor inlichtingen:

Sail Training Association Belgium  
Grote Singel 6, 2900 Schotel -  
Tel. 03/658 00 06  
Bankrek. STAB, BBL  
320-0324204-03.

### **THE CUTTY SARK TROPHY**

**T**he most important prize in the Cutty Sark Tall Ships' Races is the only prize which isn't raced for - the Cutty Sark Trophy.

The Sail Training Association does not decide who should win this unusual trophy, nor do the race sponsors, Cutty Sark Scots Whisky, even though they are the ones who present the award. The winner is decided by the masters of all the vessels in the race fleet. And since they, in their turn, usually consult their crews, it can be fairly said that the Cutty Sark Trophy is awarded in accordance with the wishes of all the people who have sailed in the race.

Who does it go to? The vessel and crew which is judged to have contributed the most towards international understanding and friendship during the course of the event.

The trophy is a silver model of the tea clipper «Cutty Sark» under full sail.

Past winners of the Cutty Sark Trophy are:

1974 - «Kruzenshtern» - USSR

1976 - «Zenobe Gramme» - Belgium

1978 - «Gladan» - Sweden

1980 - «Dar Pomorza» - Poland

1982 - «Urania» - Netherlands

1984 - «Sir Winston Churchill» - UK

1986 - «Atlantic Av Gothenburg» - Sweden

1988 - «Urania» - Netherlands

1989 - «Iskra» - Poland

1990 - «Jens Krogh» - Denmark

1991 - «Asgard II» - Ireland

1992 - «Gladan» - Sweden

1993 - «Colin Archer» - Norway



# WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

## LICHTE VAARTUIGEN

Spreekt men in een maritiem gezelschap over een VLET, een JOL, een DORY, een WHERRY, een DINGHIE dan is er een grote kans dat iedereen mee is. Naar de betekenis van een PIEREMACHOCHEL heeft alleman echter het raden.

**L**ICHTE VAARTUIGEN is het verzamelwoord waarmee bij de Marine de boten worden aangeduid die aan boord kunnen worden meegevoerd.

Lichte vaartuigen worden in havens en op reden gebezigd voor het in- en ontschepen van personeel, voor het vervoeren van post, levensmiddelen en goederen, het aan de wal zetten van gewapende patrouilles en het heen en weer varen van passagiers en bezoekers.

Ook worden ze gebruikt voor het uitbrengen van ankers, het assisteren bij bergingswerk, het uitvoeren van werkzaamheden over de scheepszij en voorts voor ontspanningsdoeleinden zoals roeien, zeilen en het houden van onderlinge wedstrijden.

Op zee kunnen de lichte vaartuigen worden gebruikt als reddingsboot of voor het verlenen van hulp bij man over boord. Zo ook voor het vervoer van personeel en goederen van het ene schip naar het andere of voor het afzetten van onderzoeksploegen en prijsbemanningen.

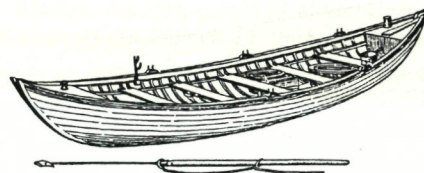
Lichte vaartuigen kunnen op verschillende wijzen ingedeeld worden. De meest gebruikelijke is naar de wijze waarop ze worden voortgestuwd, hetzij door WRIKKEN, PADDELEN, ROEIEN, ZEILEN of MOTORVERMOGEN.

Grosso modo spreekt men van JOLLEN, VLETTEN en SLOEPEN. Deze indeling stemt in onze moderne tijd niet volledig meer overeen met de werkelijkheid want het gebruik van OPBLAASBARE BOTEN heeft in de laatste 20 jaren een enorme uitbreiding genomen. Gemaakt in synthetisch doek, vaak met rubber geïmpregneerd, kunnen ze opgevouwen gemakkelijk vervoerd worden, maar opgeblazen, dijen ze uit tot een volwaardige boot. Voorzien van een BUITENBOORDMOTOR worden ze, aan boord, handige en lichte vaartuigen. Hun nadelen zijn dat ze relatief duur zijn, zeer kwetsbaar en een beperkte levensduur hebben, dit in vergelijking met een klassieke boot die als het ware een leven meegaat.

JOL (Fr. yole, v. canot, m.D. jolle, m.E.dinghy, jolly boat.) is de algemene benaming voor sommige kleine open roei- en zeilboten. Een jol heeft een VOORSTEVEN en een SPIEGEL en is, in verhouding tot de vlet, langer en smaller terwijl de diepgang groter is. Jollen zijn wel dan niet voorzien van zeiltuig. Er bestaat een grote variëteit van vaartuigen dat de benaming JOL draagt.

VLETTEN zijn overnaads gebouwde boten met een boven het water uitstekende voorschip en een kleine SPIEGEL, ook wel KLOS genoemd. Door hun breed overhangende boeg beschikken ze over een groot reserve-drijfvermogen waardoor zij zeewaardig zijn en behoren tot de lichte vaartuigen die het best bruikbaar zijn bij ruw weer. Ze hebben weinig diepgang maar door twee KIMKIELEN (een aan weerszijden) en een SCHEG, in het midden bij het achterschip, hebben zij een grote stabiliteit en koersvastheid.

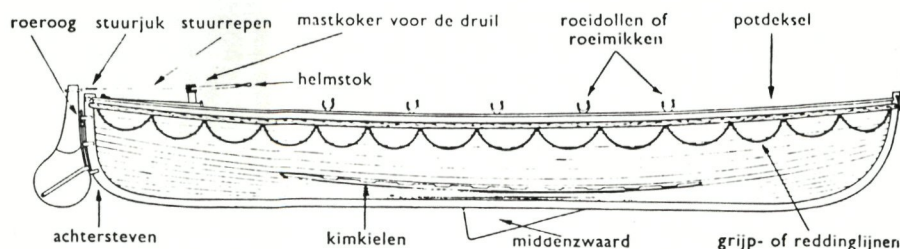
SLOEP (Fr. chaloupe, v.D. schaluppe, E. Shallop) is sedert de 16de eeuw de benaming voor vele soorten vaartuigen gaande van open boten tot gedekte kustvaarders gebruikt als vrachtvaarder, oorlogsschip, vissersvaartuig of jacht, afhankelijk van tijd of plaats waar ze werden gebouwd. Tegenwoordig wordt de naam gebruikt voor de grotere boten die aan boord van schepen worden meegevoerd.



Bij de sloepen rekenen we de WALVISSLOEPEN, de BARKASSEN en de SCHOUWEN.

De WALVISSLOEPEN (Fr. baleinière, D. walboot. E. whaler, whaleboat) zijn lange smalle, OVERNAADSGEBOUWDE, open roeiboten met een vrij grote ZEEG, voor en achter scherp gebouwd met een afgeronde schuinvallende steven.





De whaleboot

Hierdoor kunnen ze gemakkelijk over de voor-als over de achterstevan voortbewegen. Dit had destijds bij de walvisvangst zijn belang. Ze worden aan boord van de grotere schepen gebruikt als reddingsboot. Het zijn ENKELSLAGBOTEN, waarbij telkens één roeier per doft zit waarvan de riem aan de tegenovergestelde zijde uitsteekt. Er zijn 5 doften voorzien waardoor 3 roeiers over de ene boord roeien en 2 over de andere boord. De richting van de wind is meestal bepalend voor de boord met 3 roeiers. De walvissloepen hebben een zeiltuig bestaande uit een FOK, een GROOTZEIL met LOSSE BROEK en een DRUILZEIL. Daar ze, zowel geroeid als gezeild, gemakkelijk manoeuvreren zijn ze uitstekend geschikt als reddingsboot en voor de opleiding.

BARKASSEN (Fr. grand chaloupe. D. barkassen, grossboot. E. launch, long boat) zijn het grootste slag sloepen die een schip kan meevoeren. Ze zijn GLADBOORDIG gebouwd en het zijn DUBBELSLAGBOTEN, dwz dat op elke DOFT twee roeiers zitten die elk een riem hanteren.

In de Zeemacht blijft dit slag boten in de herinnering leven als de uit Nederland geïmporteerde B II's, die bij ons uitsluitend in de opleiding werden gebruikt. Met 12 roeiers als bemanning en voorzien van twee, met GAF-FELZEILEN getuigde masten waren het ideale boten voor de opleiding. In de Nederlandse Marine is ook nog een grotere B I versie in gebruik.

De SCHOUWEN (Fr. gabare. D. schouw. E. scow) zijn, als licht vaartuij, gebaseerd op een, in de Lage landen, zeer verspreid platbodemig vaartuij dat gebouwd wordt met spanten in knikvorm.

Vanwege de kleine diepgang en het stompe voorschip zijn deze vaartuijgen uitstekend geschikt om als landingsvaartuij te worden gebruikt. Veelal worden ze echter gebruikt voor

vervoer van passagiers en goederen. Voor lichte sleepdoeleinden zijn deze vaartuijgen voorzien van een SLEEBETING.

Voor de doorsnee marineman zijn de hiervoor vernoemde vaartuijgen allemaal BOTEN.

Dit is zich mettertijd ook in de taal gaan manifesteren. Zo is het normaal dat men spreekt van een VISSERSBOOT, een LOODSBOOT, een KANNONEERBOOT. Ook als de afkorting van STOOMBOOT als men spreekt van schepen op vaste lijnen; de MAILBOTEN, de KONGOBOTEN, de BOTEN van de HAMBURG-AMERIKALIJN.

In de wereld van de jachting heeft men het over een BIJBOOT, een SKIBOOT of gewoon een SPEEDBOOT. Bij het werken over de scheepszij gebruikt men een WERKBOOT, dat kan een vlet zijn of een jol.

Ons taalgebruik kent een grote variëteit van namen van boten die echter niet altijd van eigen bodem zijn. Zo hebben velen onder ons de 14 voet DINGHY gekend. Oorspronkelijk voorzien aan boord van de Algerines was het een open midzwaardboot met zeiltuig die gebruikt werd voor ontspanning en voor zeilwedstrijden. Een laatste exemplaar, dat dienst doet als bloembak, staat momenteel nog aan de ingang van de Logistieke Groepering van de Zeemacht.

DINGHEY was oorspronkelijk de naam van een klein bootje in Bombay (Indie) dat GEPADDELD werd. Het was uitgerust met een voorwaarts hellende mastje waarop een zeil kon gevoerd worden.

De Engelsen vonden het licht en handig als BIJBOOT en brachten het mee naar Europa waar het zich ontwikkelde tot een veelheid van typen.

Een andere bekende in onze Zeemacht is de WHERRY (zo noemde de kleine open roeiboot aan boord van

onze A.M.C.'s onze vroegere kustmijnnevegers). Het was een lichte open roeiboot met spiegeltje, geroeid door 1 man met twee riemen of twee man met elk een riem.

De naam komt van het Romeinse (Latijnse) HORIA (vissersboot) en HORIOLA (visserssloop).

Bekend uit de maritieme literatuur is de DORY, een lichte open boot met platte bodem en KNIKSPANTEN, waarvan het voorste en het achterste scherp zijn. Vanaf de tweede helft van de 19de eeuw werden ze, bemand met 2 man, gebruikt aan boord van de «BANKERS», de zeilvissloepen die de HOEKWANTVISSERIJ bedreven op de kusten van Newfoundland. Ze vervingen zeer gunstig de veel zwaardere werkbotten tot dan toe gebruikt werden. De dory's hadden als groot voordeel, dat zij, na het verwijderen van de doften, in elkaar pasten en aan boord van het moederschip in grote getallen konden gestapeld worden.

De naam DORY kwam van een car-gobootje met platte bodem, dat in de West-Indies werd gebruikt door de inlanders. Zij noemden hun bootje naar de vis JOHN DORY (een vervorming van JAUNE DOREE, vanwege de geelachtige flanken) de ZEUS FABER, bij ons beter gekend als de ZONNEVIS of SINT PIETERSVIS.

Met de PUNTER zitten we weer in eigen streken want dat was oorspronkelijk de benaming van een klein open vaartuij met oplopende voorstevan en platte bodem voornamelijk gebruikt voor de jacht op waterwild. Later ging de naam over naar enkele soorten platbodemvaartuijgen, gekenmerkt door een puntig toelopen van voor de achterstevan en geschikt om geroeid, gezeild of geboomd te worden. De punter is verwant met de BACHUTES die in de omgeving van Saint Omer in Frans Vlaanderen nog gebruikt worden voor het vervoer van de groenten op de waterplassen in de omgeving van de stad.

Besluiten doen we met een PIEREMACHOCHEL, de naam in ons Nederlands taalgoed, niet alleen voor een lompe, logge vrouw, maar ook voor een gehuurd roeibootje.

**Opmermeester (b.d.) J.-B. Dreesen**





# Les MÉMOIRES de SPOUNTZ chien de marine, mascotte sur les navires de la Force Navale . (part IX)

**R**ESUME des chapitres précédents à l'intention de ceux qui ont pris mes mémoires en marche.

Le Spountz, c'est mon nom de plume. Cela fait drôle pour un chien d'avoir un nom de plume. Mais c'est comme ça qu'on dit pour un nom d'écrivain ! J'ai été la mascotte d'un nombre considérable de navires de la Force Navale, j'ai partagé les joies, les blagues, les peines et les enmerdes de bien des équipages. Maintenant je suis pensionné et je dicte mes mémoires à mon maître un vieux frégaton à la retraite avec qui je me marre bien à nous rapeller tout cela.

Ma production n'est pas très régulière mais que voulez-vous les pensionnés n'ont pas que cela à faire... Alors si vous voulez savoir ce qui s'est passé avant, sur les MMS, les Algérines, Les AMC's et MSO aux USA, mettez vous en chasse des vieux numéros de NEPTUNUS... C'est presque pas croyable mais c'est en juillet 1989 que le premier chapitre a paru !

**L**e KAMINA était un bon grand bateau (navire ! me corrige mon frégaton)... un navire confortable attachant et sympathique dès le premier abord.

Ses ponts bien dégagés étaient recouverts de belles planches de pont, longues lames de teck bien blanchies par les « klach-deks » et les toilettes aux holystones. (Les holystones sont des pierres à briquer fort lourdes, des blocs rectangulaires blancs cerclés d'un cadre de fer emmanché dans un fort et long manche de bois). Les matelots ont une mode bien à eux de briquer les ponts : les hommes se font face, deux par deux, armés chacun

d'une holystone qu'ils aboutent et poussent alternativement l'un après l'autre dans le sens des planches du pont, pendant qu'un autre mouille le travail à la lance. Les moindres taches disparaissent à ce rude traitement ; les lames du pont bordées de leur fines rayures de brai noir, blanchissent en séchant, provoquant la fierté du bord et inspirant le respect pour ce travail bien fait. Il faut voir la colère du Boatsman et la réprobation des matelots de pont lorsqu'un maladroit salit par mégarde le pont. Gare à lui, car s'il s'agit d'un « bleu » qui n'a pas encore passé la Ligne, on s'en souviendra alors, et il se verra impres-



....pendant qu'un autre mouille le travail à la lance ....



criptiblement condamné par le tribunal de Neptune à briquer à genoux, pierre en main, une bonne partie du pont.

Car des « Passages de la Ligne » il y en aura, et plusieurs fois l'an; en effet, le navire transformé dès sa mise en service sous pavillon belge en transport de troupe, fera deux fois le voyage de Corée (1951-1954) y transportant et en ramenant le Bataillon belgo-luxembourgeois dit des « Coréens »; après quoi, il fut affecté au transport régulier des Commandos à l'entraînement au Congo belge et cela plusieurs fois par an (1953-1960 = 24 fois). Le baptême de la ligne est une tradition vieille comme le monde (le monde de bien après Galilée, me souffle mon frégaton, dont acte! - en effet il n'y aurait pas eu de baptême de l'Equateur avant qu'on ne découvrit que la terre était une grosse boule ronde et non pas une écuelle plate comme la mienne!)

Le baptême de l'Equateur se prépare de longue date par les anciens, ceux qui l'ont déjà subi, et leurs concilia-bules répandent la crainte auprès de la bleussaille. Oh! on sait bien que cela ne sera pas trop méchant, mais quand même! On ne peut s'empêcher de redouter la malice des vieux marins. Il faut dire que dans notre bonne Force Navale, on fera plus de place à l'humour qu'à la méchanceté ou à ce mauvais goût qui président souvent aux baptêmes d'étudiants! Ici pas de choses incommestibles à avaler, le médecin du bord veille personnellement à la confection du festin qui sera réservé aux néophytes: Zakouskis de poivron à la moutarde, tartelettes à la farine de poisson, assaisonnement au sambal oelek, boissons d'aspect peu ragoûtant servies dans un urinal... Rien de dangereux, même si le goût et l'aspect en sont repoussants. Autre précaution, les boissons alcoolisées sont bannies de la cérémonie. Le commandant et les officiers sont évidemment de connivence avec les « gentils organisateurs ».

A l'heure dite, le dieu Neptune apparaît flanqué de toute une cour et fait stopper le navire. Sa permission de franchir la Ligne dépendra de la bonne conduite des néophytes! Le tribunal de la grande Inquisition s'installe. Il y a là des avocats et des procureurs en toge et barette, brandissant de grands livres. Il y a Neptune et son épouse Amphytrite aux appas rebondis, tous deux ont des cheveux

d'étope de chanvre, des vêtements faits de bouts de filets et de coquillages et d'algues; ils ont des couronnes de papier doré sur la tête et leurs pieds baignent dans des cuvettes d'huile de poisson, (habitants de grands fonds, il ne faut pas qu'ils dessèchent)... Ils feront tout à l'heure baiser leurs pieds par les néophytes forcés au respect. Ils sont entourés d'une foule de gardes, d'aides, d'infirmiers grotesquement accoutrés.

Le commandant et les officiers sont au premier rang des spectateurs.

Le quart reste assuré, passerelle et machine au minimum.

Et la cérémonie commence par l'énumération des méfaits des mauvais marins qui pullulent à bord de ce mauvais rafiot!

Les condamnations pleuvent: on badigeonne celui-ci au mercurochrome, celui-là à la mayonnaise d'huile de machine, on barbouille au noir de fumée et on vole à la grande baille pour le baptême qui sans eau, beaucoup d'eau, ne serait pas un baptême. On a dressé là une vaste baignoire en toile à voile où tout un chacun passera. D'autres sont condamnés à des corvées de nettoyage; quatre Mids-hips astiquent au Sidol l'immense hélice de réserve; le chef des troupes embarquées mène une cordée en tenue de campagne sur un itinéraire invraisemblable; un télégraphiste est mis en vigie à l'avant du bâtiment et doit dans son gueulophone électrique appeler sans discontinuer: « Oostende-radio hoort U mij??? Oostende-radio, hier Kamina, hoort U mij???... Un des mécaniciens doit revêtir la tenue anti-feu, lourde carapace argentée qui le fait ressembler à quelque chevalier de l'Apocalypse.

On lui met des souliers de scaphandrier lourd et il doit danser comme un ours à la foire. Le Chef mécanicien qui rationne l'eau douce depuis le départ est condamné à servir un goblet d'eau au quart montant après l'avoir rempli à la cuillère à café.

**E**nfin Neptune autorise le commandant à remettre en route, (ce qu'il a déjà fait depuis longtemps, mais à petite vitesse) et le commandant invite Neptune et sa suite à boire un coup à la santé et à la prospérité de tous les nouveaux marins qui sont maintenant admis à voguer sur toutes les eaux du globe. Grandis par l'épreuve, les rues d'Ostende ne seront bientôt plus assez larges pour eux!

En attendant le Kamina poursuit sa route et la sacro-sainte routine renvoie les hommes à la relève du quart; les repas ne succèdent en shift pour les bordées. Les boulangers préparent leur pâte, et si d'aventure l'escale est pour le lendemain, la nuit les voit s'affairer à confectionner les crami-ques bien de chez nous qu'on donnera aux Belges résidents dans ces pays lointains et qu'on invitera à bord, et qu'on abreuvera aussi généreusement de la bonne bière belge dont les cales du Kamina regorgent, cela, avec les chocolats Jacques ou Côte d'Or qu'on distribuera à leurs enfants: cela s'appelle « montrer le pavillon »!

Montrer le pavillon est la mission classique d'une marine de guerre.

Cela peut avoir un caractère menaçant, ou servir de simple avertissement comme cela peut revêtir l'aspect bon enfant de la visite d'amitié.

Outre cette mission, le Kamina, aussitôt que le Congo belge est devenu Zaïre, se voit attribuer deux autres fonctions: celle de navire-école pour les recrues de Sainte-Croix, ces miliciens qui ont choisi de devenir marins, même si ce n'est que pour la durée de leur service militaire et cela avec tous les risques que cela comporte, même celui de devoir naviguer, ce qui pour quelques petits malins qui habitent pas loin des Bases de la Force Navale et qui croyaient pouvoir rentrer chez eux, pénards, tous les soirs, est un risque... La seconde fonction attribuée au Kamina sera celle de ravitailleur pour les escadrilles de dragage. Il navigue dès lors beaucoup et partout.

Il fait les Açores ou les Canaries avec les élèves, accompagne les dragueurs en manoeuvre, et cela le mène en Norvège en Angleterre, en France, en Méditerranée. On l'appelle en voyage de représentation commerciale au Brésil, au Mexique, en Irlande du Nord où un ambassadeur belge en Grande Bretagne avisé de ce que les visites répétées de navires allemands ont pour but de détourner le commerce du lin qui se faisait traditionnellement avec notre pays, vers le leur, fit appel au Kamina pour retisser les liens d'amitié et de commerce qui lui semblaient dangeureusement s'effilochoir. Réceptions, cocktail-partys, grands dîners, les élèves stewards et cuisiniers et leurs instructeurs ont fort à faire. On sert des plats



typiquement belges dans lesquels les chicorées, les tomates-crevettes, les asperges et le jambon figurent en bonne place.

Je me souviens qu'un voyage au Mexique vit le Kamina installer dans ses grandes salles de refectoire, une exposition de produits manufacturés, made in Belgium, dont des billes de billard, des diamants, de la dentelle de Bruges, de la cristallerie sans oublier les célèbres fusils de chasse de la F.N. et des montagnes de dépliant publicitaires commerciaux qui tentaient de faire connaître la-bàs, la capacité des producteurs belges et la qualité de leurs produits.

Mais ce que l'on exportait de plus voyant et de plus frappant c'était évidemment nos bons petits jeunes gens en uniforme de marin, pimpants et propres, tout de blanc vêtus et armés invariablement de caméras et d'appareils-photos.

Ce n'est pas moi qui le dis, je rapporte ici fidèlement les paroles de Monseigneur l'Evêque de Vera Cruz qui vint spécialement complimenter le commandant sur la bonne tenue de nos marins « On voit bien, lui dit-il que vous êtes un peuple d'une très haute et très ancienne civilisation. !

**I** faut aussi dire qu'une très bonne organisation de l'escale fait beaucoup pour la réputation du pays, car

si on avait dû lâcher dans les rues 300 lascars assoiffés par 23 jours de mer, le commandant n'aurait pas eu à s'en féliciter. Non, non, croyez-moi, rien n'était laissé au hasard, et dès la première après-midi de l'escale à Vera Cruz, des autocars loués d'avance attendaient le premier tiers de l'équipage qu'on embarquait pour une excursion aux temples Aztèques, Tolèques et Noemaarop... et cela à couvrir tant que dura l'escale.

**A** l'Exposition Universelle de Montreal en 1967, c'est encore le Kamina qu'on enverra représenter la Belgique pendant les premiers huit jours qui suivirent l'ouverture officielle de l'Exposition. Les Princes de Liège étaient aussi de la représentation. Chaque jour une garde d'Honneur s'en allait hisser le pavillon belge en grande cérémonie, sifflets de manoeuvre et tout et tout, au pavillon de la Belgique; j'en ai déjà parlé je crois, et je dois faire attention à ne pas me répéter... vous savez, c'est un peu la faute de l'âge... on radote... et cela arrive aussi à mon bon maître, Frégaton anonyme, chargé d'ans et de souvenirs et qui les raconte avec animation chaque fois qu'il le peut, oubliant souvent qu'il se répète et qu'on-la-connaît-déjà-son histoire ! Ses petits-enfants malicieusement fredonnent derrière son dos quelques

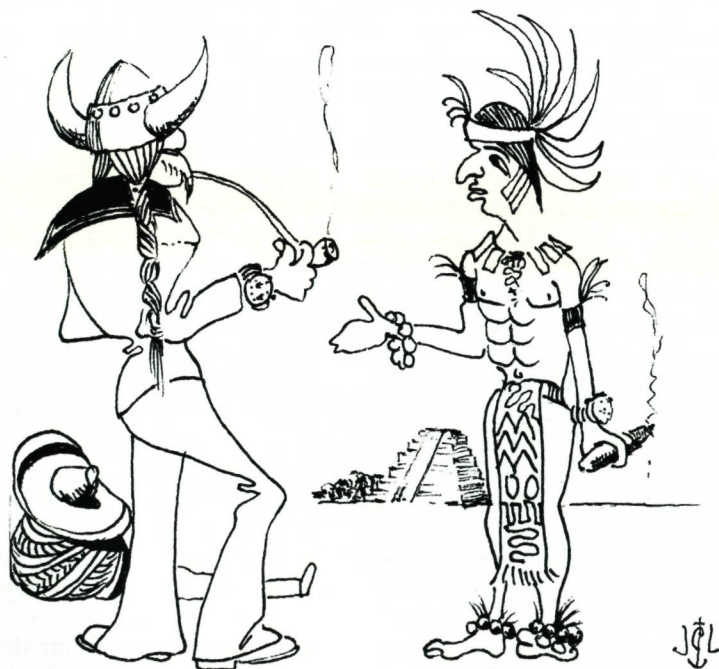
phrases de la chanson célèbre de Charles Trenet: « Grand-Père, Grand-Père vous ne futes jamais un amiral, vous oubliez votre cheval... »

**M**ais ce que je n'ai jamais dit à propos de Montréal, c'est que nous avons failli perdre dans le Saint Laurent toute une équipe de la Télévision flamande qui s'était embarquée avec nous, destination Canada ! Cela c'est passé un jour que, à l'ancre sous le vent d'un îlot, le Kamina faisait une dernière toilette avant de se montrer à Montréal; nos opérateurs T.V. furent invités, à embarquer dans le canot à moteur qui allait être débordé pour inspecter les travaux de peinture à la coque et profiter de la lumière exceptionnelle de cette fin de journée pour faire quelques prises de vue originales.

Tchouf... tchouf... tchouf, le canot déborde et commence au ralenti son tour d'inspection. Le chef-boatsman hurle ses recommandations et commande les retouches à tous ceux qui sont perchés sur les échafaudages, qui sont pendus dans les chaises de gabier, ou qui manient de long bambous enmanchés de rouleaux à peindre debout dans toutes les embarcations du bord qui sont affalées dans leurs garants... lorsque tout à coup... prouout... prouît... prouît ! le moteur cale et s'arrête. Jurons divers et variés fusent !

Et pendant que le motoriste s'affaire à faire repartir la rétive machine, le canot lui, part gentille à la dérive.

Le chef boatsman et ses adjoints et les quelques matelots de l'armement du canot empoignent les avirons pour freiner la dérive due au courant, mais rien n'y fait; les photographes T.V., tout à leurs prises de vue, ne se rendent pas immédiatement compte de leur mésaventure et demandent qu'on remette en marche pour se rapprocher du navire qui s'éloigne... s'éloigne... s'éloigne, mais le moteur refuse toujours de repartir, alors sportivement ces gentlemen s'accrochent aussi aux poignées des avirons et tirent en cadence sur le bois comme tout le monde; les boatsmen ont même gréé deux godilles, mais rien n'y fait. Le chef boatsman fait alors sortir la lampe Aldis et appeler le Kamina. Le



...On voit bien que vous êtes un peuple d'une très ancienne civilisation...



courant est très fort et pousse le canot à cinq ou six noeuds vers l'embouchure; il fait très froid le fleuve charrie encore quelques glaçons; la neige n'est pas encore fondue là-bas sur la rive sous les sapins noirs et la nuit va tomber.

Le canot n'est bientôt plus qu'un petit point à l'horizon quand le Kamina qui a réussi à remonter tous ses échafaudages, les chaises de gabier et ses canots pendant qu'il relevait l'ancre et redémarrait sa machine, s'est mis à la poursuite de son canot perdu... et lorsque celui-ci enfin rattrapé eut croché une bosse et fut amené sous ses garants de hissage, il y avait là, pressés aux bastingage, bien 300 hommes hilares et goguenards.

C'est soulagés et penauds que journalistes et marins affrontent tous ces visages rigolards lorsque le canot remonte hissé dans ses bossoirs.

Ceux qui se feront copieusement engueuler par les «gens du pont» sont ces pieds noirs de machinistes «incapables d'entretenir convenablement ces maudits moteurs qui toujours, toujours, tombent en panne lorsqu'on en a besoin!!! Et dans les mess, ce soir là il y eut quelques tournées générales à payer - bon gré, mal gré!

**O**n parle beaucoup des excès de boisson chez les marins, dans les milieux terriens militaires et civils. C'est bien mal les connaître eux et leur métier.

Pour une chose tout d'abord: le mal de mer! Je voudrais vous y voir: essayez donc de boire quand vous avez l'estomac retourné parce que le navire descend dans un creux comme un ascenseur fou qui a brisé son câble, puis qui se vautre à droite puis à gauche, envoyant tout par terre et remonte vers le haut de la prochaine lame sur une pente toujours trop raide pour que les chaises restent sur leurs quatre pattes, puis qui, sans crier gare retombe de tout son poids dans le prochain creux, et cela sans fin pendant des heures et des jours et des nuits. Je vous jure bien qu'à ces moments là, il y a moins de monde à voir dans les mess, les cantines et les carrés que dans un cimetière une nuit de brûme en plein hiver, alors boire un pot - non, là, voyez-vous, c'est pas savoir ce que c'est! Le soir, la nuit, dans les coursives à peine éclairées, c'est encore plus sinistre; ici

et là une lampe rouge éclaire une descente d'échelle, un poste anti-incendie; les chaînes qui défendent l'accès des descentes cliquettent d'une manière désordonnée en heurtant les montants des rambardes. Cela sent le mazout et les fumées chaudes des machines qui ronronnent là-dessous avec par moment des affolements et des hoquets qui soulignent la chute de l'assenseur et la sortie de l'eau de l'hélice qui s'emballe. On se cramponne aux barres d'appui des deux parois rapprochées de la coursive et on croit que les pieds vont se décoller du pont; le coup de roulis qui suit vous envoie donner de l'épaule contre une paroi; on se rattrape comme on peut et on se retrouve trois pas plus loin collé contre l'autre paroi, quand on n'est pas projeté contre le chambranle coupant d'une porte ouverte; encore trois pas, arrêt désarçonné; on repart poussé à droite, écrasé à gauche jusqu'à ce qu'on ait pu atteindre sa cabine et sa couchette, où à plat ou en chien de fusil, on se cale comme on peut entre cloison et bois du lit, content d'échapper à l'inférieure kermesse.

**A** la timonnerie, dans une obscurité quasi totale, à peine trouée de la vague lueur du compas de gouverne et de quelques écrans occultés, des ombres debouts ou assises devant leurs appareils, se cramponnent et font corps avec les mouvements du navire. Les bourdonnements sourds et les cliquetis des appareils ne font qu'épaissir le silence qui règne là comme si quelque chose d'insolite et d'imminent allait se passer. La tension est dense, presque palpable. Penché sous le capot de la table à carte, un officier porte une position sur la carte faiblement éclairée par la lueur orange d'un éclairage indirect, puis se redresse et jumelles autour du cou, sort dans la pluie qui cingle sur l'aile de la passerelle. Il se cale, ombre noire sur fond de nuit noire, et cherche à la jumelle l'amer ou le navire que le radar lui annonçait là tout à l'heure, dans la verdâtre lueur de son écran. Car aussi précis que soient devenus les instruments de navigation, c'est la vue de l'homme, et sa vue seule qui compte. C'est la loi! A chaque coup de tangage du navire qui plonge dans la lame, une gerbe d'eau glacée (qu'on appelle poétiquement les embruns) s'abat, chassée par le vent sur la face avant de la supers-

structure et gicle sur les fenêtres de la timonerie où tournent dans un vombrissement continu et sourd, les vitres des hublots centrifuges. L'officier s'est baissé vivement, les embruns sont passés au dessus de lui; jumelles aux yeux, il se redresse et poursuit sa quête, son adjoint de quart est venu le rejoindre. Là! on se montre du doigt le feu qui clignote au loin et on se baisse vivement de nouveau pour éviter la drache suivante. L'officier de quart diminue les tours à la machine et fait venir de dix degrés sur tribord.

Au changement de régime de la machine, le commandant, qui ne dort que d'un oeil, monte à la passerelle et vient voir ce qui se passe. A voix basse on explique, on montre la carte, l'écran radar...

**J**e me souviens d'une nuit toute pareille au large d'Ostende où, la machine également mise au ralenti dans la nuit noire et mouillée, un signaleur répondait à la lampe Aldis à un navire qui, là tout près, nous avait interpellés: un dragueur de garde auprès d'un champs de mines d'exercice. Dans le noir, se faisant tout petit pour ne gêner personne un jeune journaliste observait de tous ses yeux l'agitation suspecte qui régnait à la timonerie. Il aurait bien voulu comprendre, mais il n'était pas marin du tout et tout lui paraissait si étrange et si mystérieux.

Le matelot-timonier qui à ce moment faisait office de planton, un rigolo toujours prêt à rire aux dépens des autres, s'approche du journaliste et lui fait un sourire aimable qui déclenche chez celui-ci la question prévisible: Qu'est ce qui se passe? - Confidentiallement le matelot lui rétorque: Comment? Vous n'avez pas entendu? C'est un sous-marin soviétique qui s'est égaré et qui demande qu'on veuille bien le conduire hors des bancs de Flandre! - Voilà notre journaliste qui gobe cela, et comme les deux navires font dans la nuit noire un bout de route ensemble à la file l'un de l'autre, cela lui paraît des plus convaincant. Notre timonier en rajoute tant et si bien que quelques jours plus tard l'Etat-Major apprend par les journaux qu'un de nos navires a tiré d'un mauvais pas un sous-marin russe qui espionnait le trafic maritime et cela dans nos eaux territoriales!

Les matelots auteurs ou complices de



la mystification n'ayant eu garde d'ébruiter leur galéjade, notre commandant fut tout étonné à son tour d'avoir à rendre compte à l'Etat-Major d'un exploit ou d'une faute dont il était bien le dernier à apprendre l'existence. Sacrés farceurs va !

Où en étais-je ? Ah oui, on parlait de l'alcoolémie qui semble, à ce que l'on doit entendre, faire des ravages parmi les marins. Moi qui vous parle, je vous assure qu'il n'y a pas plus d'alcoolique parmi les marins que dans n'importe quel autre groupe social et je voudrais bien voir la tête des Rotariens ou des Lyon's si on devait leur jeter à la tête comme une évidence ainsi qu'on le fait aux marins, de pareilles affirmations... Mais autrefois, dans les temps anciens de la marine à voile, ne dit-on pas en effet que la gent marinère n'était composée que d'individus de sacs et de cordes - : « Bons pour le rack, la fille, le couteau... » comme le dit la chanson à virer. Le rack c'est l'eau de vie, l'alcool pur. Bon, là encore il faut distinguer, et je ne crois pas que Nelson aurait pu mener à tant de victoires des équipages d'alcooliques, tout Anglais qu'ils fussent ! d'ailleurs l'usage traditionnel de la distribution d'un « tot » de rhum journalier à chaque homme d'équipage montre à contrario que les navires d'alors n'étaient pas garnis de bars et de cantines où le marin descendant de quart pouvait s'accouder et éculser des godets de bière jusqu'à plus soif.

C'est une facheuse réputation qu'on fait là au marin, réputation qu'il faut contrer chaque fois qu'on le peut ; et pour le reste il faut répéter avec le sage que tout ce qui est exagéré est insignifiant, en d'autres mots il faut : « laisser-pisser-le-mouton ! » comme disait le Grommodore... Oué ! il disait ça !

Ma vertueuse indignation ayant pris fin par manque d'alimentation de bons arguments, je ne dois pas non plus faire le bégueule et nier qu'une fois revenu de mer, le marin en général soit plutôt porté à fêter cela.

Dans la bière ou le whisky, cela dépend du poids de la bourse, mais le résultat est le même, ou bien on s'attarde dans les carrés, ou l'on va s'attabler avec les copains dans les cafés à raconter ce que l'on vient de vivre, ou pour ceux qui ne savent pas raconter, à simplement faire baisser la pression.

C'est bien compréhensible mais peut être pas par les terriens qui dans leur vie de tous les jours ne courent aucun risque eux.

Tout récemment il y a un général en chef qui a fait fermer tous les bars de tous les mess dans toutes les casernes belges, pendant l'heure de midi.

Celui-là ne visait pas les marins faut croire ? Et, comme il n'a pas fait ouvrir les chapelles, ni les cinémas, ni les salles T.V. en remplacement, les « habitués » sortent en ville où, en face des casernes, des cabaretiers malins ont mis les consommations aux prix des bars militaires, pendant l'heure de midi. Une « Happy hour » en quelque sorte.

Ce qui tente à prouver que les adeptes du « lever le coude » trouveront toujours, quelques soient les bonnes intentions des généraux, un endroit propice pour exercer leur penchant, et des gens de bonne volonté pour les y inviter.

Et je gage qu'il ne faudra pas attendre longtemps pour que quelque espion n'y installe des micros... Allons, allons, de quoi je me mêle, « cordonnier jusqu'à la cheville ! » aurait dit cet aimable commandant IFM.

Le métier de contre espionnage n'a pas été fait pour les chiens ! (Et puis

d'ailleurs, y-a-t'il encore des espions ?)



... Non... ce n'est pas un métier de chien...

Nous les chiens, les seules professions qui nous soient ouvertes sont : Chien policier, chien de traineau, chien d'aveugle, chien d'avalanche, chien de rue et chien de batelier, ça c'était mon métier, sauf que moi je l'ai exercé sur la mer et pas sur des péniches, un chien-marin au long-cours quoi ! A ne pas confondre avec chien de mer qui se dit Zeehond en néerlandais, mais qui ne sont pas du tout de la famille et avec lesquels il n'y a absolument pas moyen de s'entendre. A bord du Kamina, à un moment donné, il y eut un chat qui avait élu domicile chez les officiers, je ne m'entendait pas mal avec lui, avec elle plutôt, parce que c'était une chatte il est vrai.

Or il advint que s'étant mal conduite à une précédente escale, elle dut accoucher alors que nous étions en mer. Elle se cherchait donc partout une maternité confortable, quand elle avisa la cabine du Second, qui était ouverte en permanence. Le pauvre Second était comme tous les Seconds c'est bien connu, de service jours et nuits ! Service intérieur, instruction de l'équipage, le point à midi avec tous les autres officiers de pont, le quart passerelle, les rondes de propreté, de sécurité, l'organisation des escales, la discipline, les rapports, bref, il n'était dans sa cabine que sporadiquement et parfois rien que la nuit. Le Second était à ce voyage là, un vrai brave homme, très bon marin, et extrêmement indulgent, trouvant toujours une excuse à tous les coupables. Il était devenu célèbre pour avoir dit, lors d'une enquête pour retrouver le chapardeur de la bouilloire électrique du carré des officiers : « ça ne peut être que quelqu'un qui à l'électricité



... ou simplement faire baisser la pression....



chez lui...» alors autant chercher une aiguille dans un botte de foin!  
Un matin on le vit apparaitre au carré en bougonnant: «Nom di Djos di nom di Djos (il était de quelque part en Wallonie,) cette sale bête de chatte a mis bas dans ma cabine et il a fallu qu'elle choisisse le tiroir où je range

mes plus belles chemises... je vais devoir toute foutre à l'huche!) Mais le brave homme au coeur sensible lui fit trouver un panier confortable, et les petits n'eurent pas à attendre longtemps pour se trouver des parents adoptifs parmi les gars de l'équipage.

On est comme ça nous dans la Marine, on est pas chien!

A bientôt, So long Folks?

**Le Spountz**



tous droits de reproduction, de traduction  
réservés  
pour tout pays y compris l'URSS.



**G** **GOEKINT**  
G R A P H I C S

Tijdschriften  
Boekwerk  
Jaarverslagen  
Reclame- en  
Handelsdrukwerk

Industriepark  
8400 Oostende  
Tel. (059) 51 43 43  
Fax (059) 51 44 43



# COLUMBUS EN FILATELIE

## DE TWEEDE REIS VAN COLUMBUS

### Tordesillas

**E**r werd meteen een tweede reis gepland, maar eerst moest er klaarheid komen: kwamen de ontdekte eilanden nu Jan II van Portugal toe of niet? Voor Portugal en Spanje was er geen enkele andere natie die meetelde. Ze kozen de Paus als scheidsrechter. Ze verdeelden de wereld netjes onder hun tweetjes. Volgens de door de kerk beheerste middeleeuwse wetten behoorde elk ontdekt land aan de Paus toe. De heilige vader kon dit land dan toewijzen aan de koning van zijn keuze, die dan wel verondersteld werd de inwoners de Ware Leer bij te laten brengen. Niemand scheen zich hierbij af te vragen wat de Japanse keizer of de keizer van China hierover dachten.



### Ferdinand en Isabella

Paus Alexander VI, een van de beruchte Borgia's en beschermeling van Ferdinand en Isabella, bepaalde een lijn ten westen waarvan alle nieuw ontdekte gebieden automatisch aan Spanje zouden toekomen. Deze lijn situeerde zich op vijftig graden westerlengte. Portugal was het daarmee niet eens.

In 1494 werd een akkoord bereikt in de Spaanse stad Tordesillas. De lijn werd verlegd tot bijna vijftig graden westerlengte, daardoor kon Portugal een belangrijk deel van Brazilië inpalmen, evenals de kust van New Foundland.

Voor de tweede reis werd Columbus benoemd tot kapitein-generaal.

Alhoewel er van de tweede reis geen logboek werd teruggevonden, beschikken we toch over de nota's van Diego Chanca, een hofarts die door Ferdinand en Isabella aangeduid was om aan de expeditie deel te nemen. Michele de Cuneo van Savona bij Genua, een jeugdvriend van Columbus, en Mechior Maldonado een voormalig Spaans diplomaat waren ook van de partij. Bovendien vertelde Columbus, toen hij bij de geschiedschrijver Andrés Bernáldez logeerde, hem veel bijzonderheden die laatstgenoemde verwerkte in zijn Historia. De eerste reis was als aardrijkskundige uitdaging natuurlijk niet te evenaren. Het mysterie was verbroken. Maar voor de plaatselijke bevolking was de tweede reis van levensbelang. De Indianen die geprezen werden voor hun vrijgevigheid en hun onschuld werden plots 'wilden' genoemd. Er werd enkel nog gepraat over slaven en goud.

Het beeld van de Amerikaanse avonturiers uit Spanje is in die dagen niet volledig zwart. Er waren wel meer mensen als de las Casas die met de beste bedoelingen inscheepten, maar tot die groep behoorde Columbus zeker niet. Wie in zijn weg stond moest eraan geloven. In 1492 had het grote overredingskracht geëist om andere dan zeer jonge en avontuurlijk aangelegde mensen voor de expeditie aan te monteren. De rapporten over Columbus' eerste reis hadden ervoor gezorgd dat er geen gebrek was aan kandidaten voor de tweede reis. Duizenden mensen waren er hevig op brand met hem te mogen uitvaren en hun fortuin te maken. Zeventien schepen zeilden uit, met aan boord twaalfhonderd tot vijftienhonderd man. Het eerste doel van de reis was de bekering van de heidenen. Om dit te bereiken werden zes priesters aan de vloot toegevoegd.



**Primair doel van de reis was de bekering van de heidenen.**

De Admiraal diende erop toe te zien dat de inboorlingen 'zeer goed en liefderijk' zouden worden behandeld. Voor het tweede aangegeven doel, de oprichting van een handelsnederzetting, gingen er twaalfhonderd leken mee. Ten derde werd de Admiraal opgedragen om de binnenlanden van Cuba te exploreren om na te gaan of het al of niet het vasteland van Azië was, dat naar de gouden steden van Cathay leidde.

### Met zeventien schepen.

**H**et voorbereiden van de expeditie, een voor die tijd reusachtige onderneming, werd overgelaten aan Juan de Fonseca, aartsdeken van Sevilla. Hij kocht of huurde zeventien schepen.

Er waren ongeveer tien karvelen met vierkante zeilen. Een nieuwe Santa Maria werd het vlaggeschip van de vloot. De namen van de meeste andere schepen zijn onbekend. Enkele van deze schepen waren bijzonder klein en bedoeld voor exploratietochten in ondiepe wateren. Ook de Niña was weer van de partij met aan boord enkele leden van de familie Pinzon, eigenaars van het schip. De familie Pinzon vertrok niet. Zij lagen in ruzie met Columbus. Tweehonderd van de passagiers betaalden voor hun overtocht. De rest werd door de kroon betaald.

De vloot zeilde af vanuit Cadiz op 25 september 1493. De Canarische eilan-





Ook de Niña was weer van de partij

den waren opnieuw de eerste pleisterplaats. Op 13 oktober vertrokken ze van daaruit. De hele verdere route genoten de schepen van een stevige bries. Ze legden de 2600 mijl van Ferro naar Dominica in tweeëntwintig dagen af, met een gemiddelde van 5 knopen. Op 3 november zagen ze land: het eiland Dominica in de kleine Antillen. Het kreeg zijn naam van Columbus omdat het op een zondag werd ontdekt. De oversteek was zonder veel bijzonderheden vlot verlopen.

## Langs de kusten van de Caribische zee.

**V**anuit Dominica ging de vloot van eiland tot eiland in noordelijke richting langs Guadeloupe, Montserrat, de Maagdeneilanden en Porto Rico naar de uiteindelijke bestemming Hispaniola. Op de meeste eilanden voerde de bemanning een korte verkenning uit. Op Guadeloupe werden de schepen vijf of zes

dagen opgehouden omdat de landingsgroep onder de leiding van Diego Marquez in de rimboe verdwaald was. Men durfde hen niet achterlaten om hen later weer eens op te pikken omdat de bewoners van dit eiland de gevreesde Caribische menseneters waren over wie de Taíno's hadden verteld. In de loop van hun omzwervingen kwamen de Spanjaarden heel wat te weten over de zeden en de gewoonten van de Caribiërs, het ras waarvan het woord kannibaal is afgeleid. In hutten die door de inboorlingen waren verlaten, vonden zij menselijke ledematen en uitgezochte stukjes mensenvlees, die men bezig was te verorberen toen de naderende Spanjaarden hen op de vlucht drevén. Deze volkeren overvielen de andere eilanden en ontvoerden alle vrouwen die ze konden overmeesteren, vooral de jonge en de mooie vrouwen, die ze als dienaressen en concubines hielden. Vanaf Guadeloupe genoot de vloot een prachtige tocht met zij- of achterwind langs de lijzijde van de Kleine Antillen.

In de nacht van 11 op 12 november lag de vloot voor anker bij een eiland dat Sint Maarten werd genoemd, vermoedelijk het tegenwoordige Nevis en niet het huidige Frans-Nederlandse Sint Maarten. Dicht bij Nevis ligt het tegenwoordige St. Kitts en St. Eustatius. De admiraal zeilde pal west en kwam ter hoogte van het eiland Santa Cruz dat nu de Franse naam Sainte Croix draagt. Het was het eerste stukje toekomstig territorium van de

Verenigde Staten dat Columbus ontdekte.

Om de Maagden Eilanden te verkennen gebruikte Columbus de kleinere karvelen en de barken.

## Groene stranden, hoge bergen

**N**a een nacht ronddobberen zetten ze koers naar een groot eiland, het tegenwoordige Porto Rico. Dr Chanca beschrijft de eilanden als weelderig, zelfs in die tijd van het jaar: groene stranden, hoge bergen met spetterende watervallen. Hij schrijft dat er zowat overal gevangenen werden genomen.

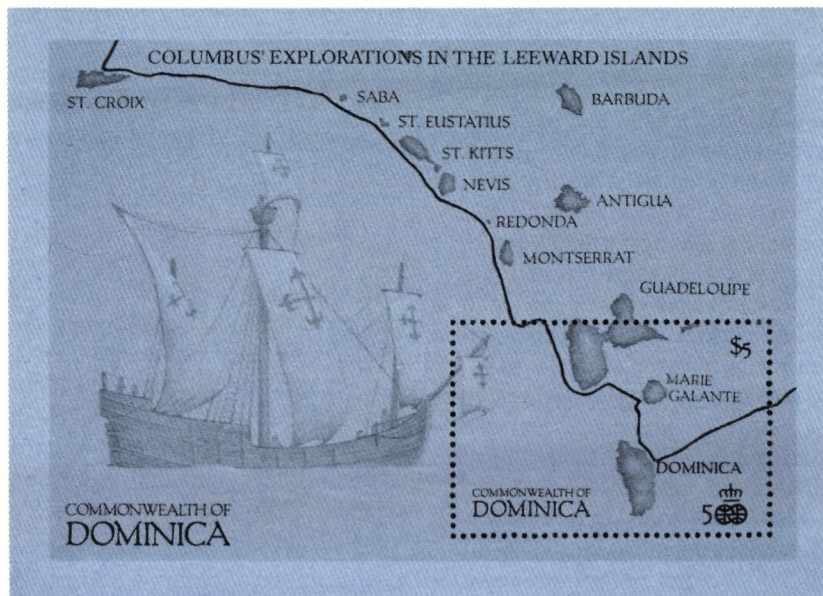
Van Porto Rico voeren ze door de Mona Passage en kregen in de avond van de 22ste november Kaap Engano van het eiland Hispaniola in zicht.

Columbus herinnerde zich nog de ramp met zijn eerste Santa Maria en bleef dus een veilig eind buiten de kust. Ze lieten het anker zakken. Hij liet een kanon afvuren maar er kwam geen reactie vanuit het fort.

De admiraal vernam spoedig dat alle inwoners van het fort vermoord waren. Ze hadden het eiland afgeschuimd op zoek naar meer goud. Onderweg verkrachtten ze elke vrouw of knaap die niet snel genoeg weg kwam.

Andere inboorlingen dan Guacanagari waren minder begripend en uiteindelijk werden de misdaden van de Spanjaarden hen te machtig. De bezetters werden overmeesterd en gedood.

De Spanjaarden werden niet langer op vreugdekreten onthaald als ze een dorp binnentrokken. Integendeel, alle dorpen lagen er steeds verlaten bij. De ondergang van La Navidad maakte niet alleen een eind aan de idylle tussen Europeanen en Taíno's, maar doorkruiste ook de plannen van Columbus. De onderkoning van de Indië rekende erop dat hij meteen enkele schepen met goud zou kunnen terugsturen naar Spanje en dat bovendien zijn achtergebleven mannen al een geschikte plaats voor een definitieve vestiging hadden uitgezocht. Nu moest hij met zijn zeven-tien schepen eerst de kust verkennen op zoek naar een goede locatie.



Van eiland tot eiland in noordelijke richting.



## Isabella

**D**e Spanjaarden zeilden in de richting van de vermoedelijke goudvelden waarover Pinzón tijdens de eerste reis geschreven had. Op 2 januari 1494 voeren ze een goed beschutte baai binnen en begonnen er aan de bouw van een nieuwe vesting die ze 'Isabella' noemden, naar de Spaanse koningin.



De Spanjaarden zeilden af in de richting van de vermoedelijke goudvelden.

Er werd gebouwd volgens klassiek Spaans patroon: de kerk en het paleis van de gouverneur tegenover elkaar aan een groot vierkant plein, waarop rechte straten uitkwamen. Dit ontwerp zou later vrijwel overal in de Spaanse koloniën in Amerika worden toegepast.

Bijna alle Europese nederzettingen in Amerika werden gesticht op onmogelijke plaatsen. Isabella was daar geen uitzondering op. Er was geen zoet water voorhanden en er was geen haven maar slechts een rede die naar het noorden en het westen onbeschut was. De plek krioelde van de malariamuggen.

Columbus had echter haast om zijn mannen aan land en zijn schepen naar huis te krijgen. Het werd de hoogste tijd dat hij handel ging drijven en iets waardevols in handen kreeg om zijn soevereinen te behagen. En dat was de reden waarom alle kolonisten en sommige leden van de bemanning in Isabella aan land gingen. Columbus wees enkele van de



Columbus had haast om zijn 1200 man aan land te krijgen

vrijwillig deelnemende edellieden aan om mee te helpen aan de noeste arbeid. Dit verwekte grote verontwaardiging; zij waren meegekomen om te vechten en om goud te vinden, niet om zwaar handwerk te verrichten. Als zij weigerden te werken, kregen zij geen rantsoenen verstrekt, en dat werd beschouwd als een gruwelijke behandeling van Castiliaanse hidalgo's. Hojeda drong met een twintigtal ruiters en een paar inheemse gidsen door in de grote, centrale vallei van hispaniola en bereikte de heuvels aan de voet van de Cordillera Central in Cibao. Daar vond hij aanwijzingen in overvloed van de aanwezigheid van goud en kreeg drie klompjes in handen. Binnen twee weken was hij weer in Isabella terug met de eerste goede berichten. De admiraal was echter verplicht zijn schepen, weliswaar zonder veel buit terug naar Spanje te sturen omdat de bemanning van zeventien schepen enorm veel gage kostte en dagelijks een grote bres in de voedselvoorraad sloeg.

Hiermee eindigden voorlopig de ontdekkingen. Toch kon hij met grote voldoening terugzien op zijn reis naar Navidad. Hij had geen schepen verloren. Hij had precies land aangetroffen waar hij het had verwacht. Hij had een groot aantal eilanden ontdekt en in kaart gebracht. Hij had de discipline weten te bewaren op de grootste vloot die ooit zo'n grote reis had ondernomen. In een gebied bewoond door felle, mensenetende Caribiërs, had hij conflicten vermeden, behalve één kort gevecht, waarbij hij slechts één man verloren had.

### Twaalf van de zeventien schepen terug naar huis

**U**it het verhaal van dokter Chanca blijkt dat op dat ogenblik zowat één derde van de manschappen ziek was. Er was ook een groot gebrek aan medicijnen. Het verschil tussen de werkelijkheid en datgene wat Columbus hen had voorgeschoteld was al te groot. Er werd dan ook heel wat afgemopperd. Columbus besloot een groot gedeelte van zijn manschappen terug te sturen naar Spanje. Twaalf van de zeventien schepen reisden terug na een korte en haast nutteloze reis. Een van de passagiers was dokter Chanca. Net voor Chanca vertrokken was, hadden ver-



Dr. Chana verzorgt een zieke

kenningsploegen goudvelden ontdekt die zo immens waren, dat ze zelfs de Spaanse hebzucht overtrokken. Chanca verhaalt: de inboorlingen leven hier van brood gemaakt van de wortels van een plantensoort (maniok). Om hun voedsel te kruiden gebruiken ze rode peper waarmee ze ook de vissen en vogels op smaak brengen, wanneer ze die kunnen vangen. Ze eten alle slangen, hagedissen, spinnen en wormen die ze kunnen vinden. Een kapitein meldde dat ze goud hadden gevonden in meer dan vijftig stromen en rivieren, en ook op het land. Hij nam aan dat als ze zouden graven, er grote stukken zouden worden gevonden. De Indianen weten niet hoe ze een mijn moeten maken, want ze hebben geen gereedschap om dieper te graven dan acht duim.

Chanca had geen reden om aan deze leugen te twijfelen. Hij eindigde zijn rapport dan ook met de zinnen: 'Van nu af aan zullen de koning en de koningin de rijkste en welvarendste vorsten zijn van de hele wereld!'

Dit was het begin van een regelmatig scheepsverkeer tussen Spanje en de Antillen.

### Trektochten in het binnenland

**V**anuit Isabella zette Columbus meteen een aantal trektochten op in het binnenland. Hij nam zelf de leiding van de eerste tocht op zich.

In werkelijkheid waren er nergens op Hispaniola goudvelden al werden er in enkele rivieren wel af en toe enkele goudkorrels ontdekt in het slib.

Columbus gaf opdracht een fort te bouwen aan de rand van deze onbesette goudvelden. Hij noemde de vesting St.-Thomas. Vlagofficier Antonio de Torres werd belast met de thuisvaart. De lading die de schepen meenamen bestond uit zestig papegaaien, zesentwintig Indianen en



werd bekroond met een lading goud ter waarde van 300.000 dukaten. Torres wist vlug de thuishaven te bereiken. Hij kwam op 7 maart 94, na vijfentwintig dagen in Cadiz aan. Hij bracht verslag uit bij de vorsten. Terloops had Columbus laten vragen om een detachement mijnwerkers van de kwikzilvermijnen van Estremadura. Hij had al lang begrepen dat de Spanjaarden, als ze goud wilden hebben, het zelf moesten gaan halen.

## Alle wapens aan boord van het vlaggeschip

**D**e ontevredenheid begon te groeien. Mouterij stak de kop op. Verschillende lawaaischoppers werden in de boeien geklonken en Columbus liet uit voorzorg alle wapens en munitie aan boord van zijn vlaggeschip brengen.



Ontevredenheid begon te groeien en mouterij stak de kop op.

Zelf vertrok de onderkoning van de Indiën kort daarop met enkele schepen voor een ontdekkingsreis naar Cuba dat hij aanzag voor Chinese provincie Mangi uit de reisverhalen van Marco Polo. Hij nam zijn oorspronkelijke rol van ontdekkingsreiziger en diplomatiek gezant naar China over en liet het bestuur van de broeierige kolonie aan de noordkust van Hispaniola over aan zijn jongere broer Diego. Ondertussen verliet Columbus Isabella om China (Cuba dus) te gaan verkennen. Op 24 April 1494 stak Columbus met drie schepen over naar Cuba.

De Niña, het beproefde en betrouwbare karveel diende hem daarbij weer als vlaggeschip; de beide andere schepen die aan de Cuba-exploratie zouden deelnemen waren de Cardera, en de met latijnzeilen getuigde San Juan. Zij worden beschreven als 'veel kleiner' dan de Niña en telden een be-

mannings van 14 tot 16 koppen; de Niña had er 28 of 30.

Dat het relaas van deze reis voor het nageslacht bewaard is gebleven, danken we aan Columbus' vriend Cuneo, die als passagier en aan de cartograaf Juan de la Cosa, die als matroos meeging. Verder namen aan de tocht nog deel Diego Colón, de beste van de Taíno-bekeerlingen, en een priester wier naam onbekend is.

Op de 29ste staken de schepen de Windward Passage over naar Kaap Alfa en Omega, zoals Columbus Kaap Maïsi op zijn eerste reis gedoopt had. Hij landde daar nu en nam het eiland in bezit door er een kruis te planten.

## Jamaïca

**V**an daaruit zeilden ze op twee dagen naar Jamaïca. Ze vonden echter alleen onvriendelijke indianen, die met geweld onderworpen werden. Geen goud hier.

Columbus volgde eventjes de Jamaïcaanse kust, maar besloot terug naar Cuba te varen. Hij zeilde langs de zuidkust van het eiland tot waar zich nu Havanna bevindt. Daar werden de tegenwind en de ziekte van zijn bemanning hem teveel en hij keerde terug naar Isabella. Onderweg werd hij overvallen door zo'n hevige regenstorm en zulke zware windstoten dat het schip bijna onder water verdween. Ze konden gelukkig voor anker gaan, maar ze maakten zoveel water dat de matrozen het met voortdurend pompen het niet weg konden krijgen, want ze waren zwak en uitgeput door voedselgebrek. Hun dagelijks rantsoen was een pond rotte beschuit en een pint wijn, niet meer.

Columbus verplichtte zijn bemanning, onder bedreiging van zware straffen, een verklaring te tekenen dat in westelijke richting zeilen overbodig was, aangezien Cuba geen eiland was, maar overduidelijk het vasteland. Geen enkel eiland kon immers zo lang zijn. Columbus had dus het Aziatische vasteland ontdekt. In feite waren ze toen nog geen vijftig mijl van de westelijke punt van het eiland af. Deze procedure overtuigde echter Juan de la Cosa helemaal niet, die rustig een eiland tekent op zijn beoemde kaart.

## De Vega Real

**E**ind september na een cruise van iets meer dan zes maanden was Columbus terug in Isabella.



Na een cruise van zes maanden eindelijk terug in Isabella

Columbus' broer Diego had tijdens diens afwezigheid het verzamelen van goud overgelaten aan twee mannen of liever boeven: Pedro Margarit en Alonso de Hojeda. Zij plunderden gedurende zes maanden de 'Vega Real' (koninklijke weide). De Vega Real was een langgerekte centrale vallei in Haïti met een prachtig landschap. Zij stalen goud en voedsel, maakten mannen tot slaaf en dwongen vrouwen tot concubinaat.

Het eerste nieuws dat de admiraal hoorde bij de aankomst in Isabella was goed. Zijn broer Bartholomeus, die hij in zes jaar niet had gezien, was aangekomen met drie karvelen proviand voor de Spanjaarden.

De drie gebroeders Columbus begonnen nu met het uitbreiden van hun macht over het eiland en met de 'pacificatie' van de indianen. Tegen 1496 was het eiland zodanig 'gepacificeerd' dat een Spanjaard kon gaan en staan waar hij wilde zonder gemolesteerd te worden als hij zich vergreep aan vrouwen, goud of voedsel van de Indianen.

Columbus was vastbesloten om op de een of andere manier de waanzinnige rijkdom die hij had beloofd, maar die nergens te vinden was, desnoods uit dit arme land te persen. Hij zag slechts twee manieren: goud en slaven.

Tijdens het bestuur van de drie gebroeders Colón werden meer dan 1500 Taíno gevangenen in de stad Isabella vastgezet. De eerste vloot die terug voer naar Spanje kon slechts 500 Indiaanse gevangenen meenemen.



De andere duizend Taíno's werden verdeeld onder de kolonisten. Wie niet in de smaak viel van de Spanjaarden werd vrijgelaten. Kennelijk had koningin Isabella haar bezwaar tegen de slavernij van Indianen opgegeven, want de 500 Taíno's werden bij aankomst in Sevilla geveild op de oude Moorse slavenmarkt van Sevilla. Een waarnemer van de Katholieke Kerk schreef hierover: «Ze stonden er zo naakt als ze geboren waren. Ze brachten weinig op en ze maakten daarna weinig profijt voor hun eigenaren, want ze stierven bijna allemaal spoedig; ons land en ons klimaat passen niet goed bij hen».

Ondertussen was het februari 1495 geworden. De tijd begon te dringen als hij een goed 'dividend' wilde verschepen naar Spanje. Er werden veel onbekende zaken ontdekt over het land: in het bijzonder dat er kopermijnen waren, saffieren, amber, ebbehout, wierook, ceders, veel goede gomsoorten en verschillende specerijen die in het wild groeiden maar door cultivering uitstekend konden worden verbeterd. Daaronder bevonden zich kaneel met een mooie kleur maar met een bittere smaak en gember.

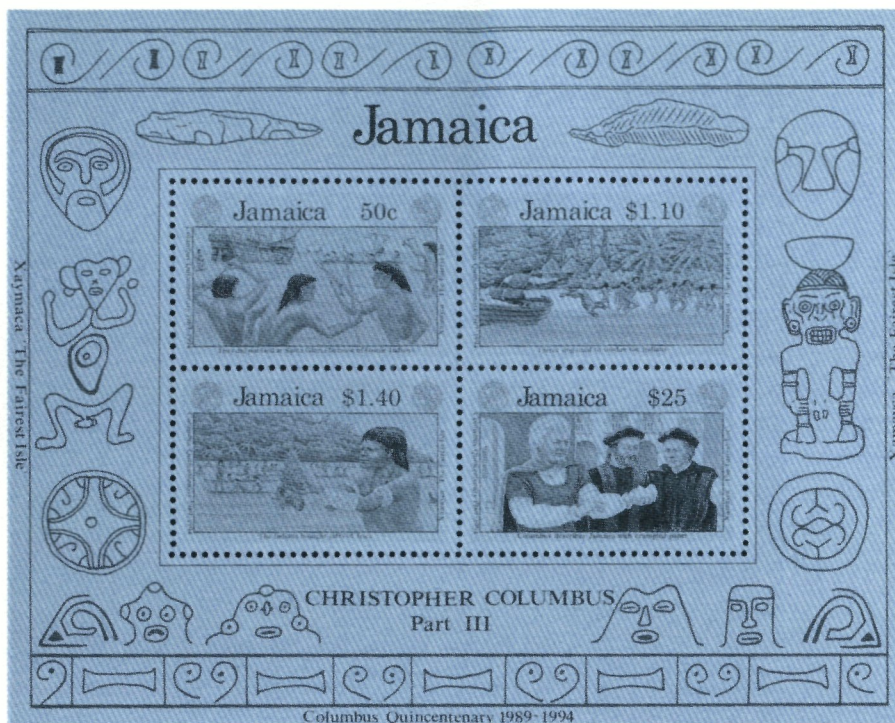
## Goudbelasting

**D**e slavenhandel bleek geen commercieel succes omdat de meeste slaven stierven. Daarom besloot Columbus zich uitsluitend op goudstrooptochten toe te spitsen. Er brak nu een periode van terreur aan in Hispaniola. Om de drie maanden moest elke indiaan een valkenbelletje gevuld met goudpoeder afleveren.



Er waren geen goudlagen op het eiland.

In een andere provincie van het eiland werd de goudbelasting vervangen door het driemaandelijks inleveren van 25 pond gesponnen katoen.



**De Indianen worden meedogenloos met honden opgejaagd en afgemaakt.**

Er waren geen goudlagen op het eiland zodat de indianen verplicht waren dag in dag uit te wroeten in het rivierslib op zoek naar goudstof. Het was onmogelijk die taak tot een goed einde te brengen, maar de indianen die probeerden te vluchten werden meedogenloos met honden opgejaagd en afgemaakt bij wijze van schrikwekkend voorbeeld.

In oktober 1495 was de anti-Columbuslobby erin geslaagd het Hof zenuwachtig te maken. De vorsten zonden een afgevaardigde op onderzoek uit die rechtstreeks aan hen moest rapporteren. Het betrof hier Juan Aguado, een kolonist die met Torres naar Spanje was teruggekeerd. Hij gedroeg zich hoogst aanmatigend. Columbus begreep dat het beter zou zijn naar Spanje terug te keren om zijn politiek beleid te verdedigen. Op 10 maart 1496 verliet hij Isabella aan boord van de Niña. Op dat ogenblik bedroeg het aantal Spaanse kolonisten ongeveer zeshonderd. Ze smeekten onophoudelijk om nieuwe bevoorrading vanuit Spanje. Het aantal zieken liep eveneens op.

## De zoete wraak

**H**et uitbreken van 'de ziekte' is een andere bijzonderheid van de onderneming. Eerst bij de kolo-

nisten en later in Spanje. Italië, Frankrijk en in heel Europa. Het was een ziekte die tot voor kort ongeneeslijk was en die meer gevreesd werd dan welke andere ook: syfilis. Het was de zoete wraak van de uitstervende indianen op de Europeanen om hen het vrij onschuldige syfilisvirus door te geven.

Om de schuld van de Syfilisdoorbraak toch maar niet in Europese schoenen te schuiven, hebben zij de these uitgedacht dat het niet de Spanjaarden waren die de ziekte meebrachten naar hun land, maar de zes bibberende indianen die de trip met Columbus hadden overleefd en de hoeren van de bordelen in Barcelona hadden besmet.

De ziekelijke, ongelukkige troep kolonisten die in 1496 door Columbus werden achtergelaten op Hispaniola, wist dat er niets meer uit dat vervloekte eiland te persen viel.

Eén ding had Columbus alvast bereikt. De Atlantische Oceaan was niet langer taboe. Vier jaar na de allererste reis was de overtocht bijna een routineklus geworden. Die lente van 1496 was Columbus op weg naar huis om zijn beleid op Hispaniola te verdedigen en om steun te vragen voor een nieuwe expeditie om de Grote Kahn te vinden. De Niña en haar



zusterkarveel deden er zes weken over om Cadiz te bereiken dat ze drie jaar eerder verlaten hadden.

De terugkeer van de tweede reis was een schril contrast met de pracht en praal van de uitreis in 1493. Alle beschikbare vlaggen en banieren werden gehesen om nog een goede indruk te maken, maar het bleef een zielige vertoning toen de Spaanse en indiaanse opvarenden van boord kwamen, die door een ooggetuige werden beschreven als uitgemergelde geraamten, 'met gezichten van saffraan'.

In een rapport aan de Spaanse vorsten vatte Columbus zijn tweede

reis in één paragraaf samen: 'Dank zij Gods hulp ontdekte ik in een erg korte periode vijftienhonderd mijl vasteland, het eindpunt van het Oosten (bedoeld wordt Cuba)zeven-

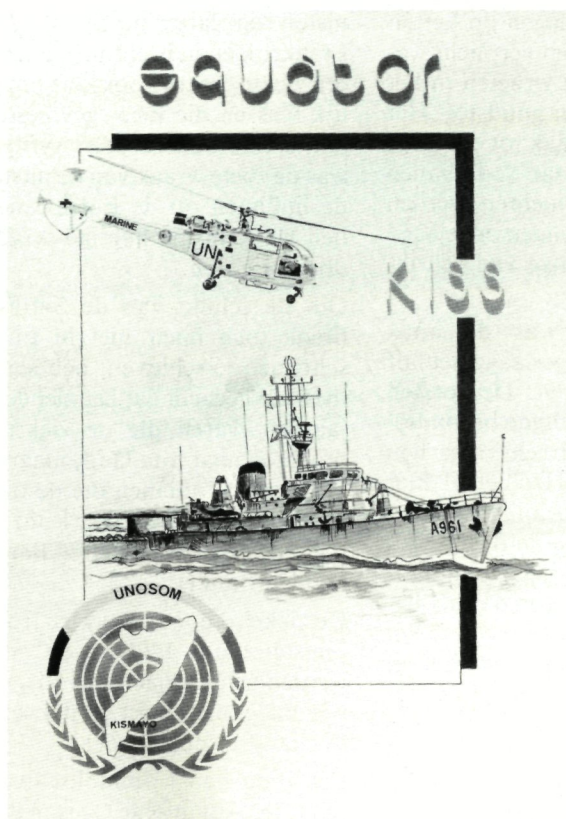


Columbus op weg naar huis om zijn beleid te verdedigen.

honderd belangrijke eilanden bovenop wat ik op mijn eerste reis heb ontdekt. Ik omzeilde het hele eiland Hispaniola, dat groter is dan heel Spanje (fout!) en een aanzienlijke bevolkingsdichtheid heeft. Alle inwoners zijn er nu schatplichtig aan de kroon.'

Deze reis bezegelde het lot van een eiland en van generaties indianen, geboren en ongebooren.

**Oppermeester (b.d.) A. Jacobs**



## «EQUATOR KISS»

Le Zinnia a quitté Zeebrugge le 21 décembre 1992 pour rejoindre le port de Kismayo dans le cadre des opérations «UNOSOM». Cette entreprise, placée sous l'égide des Nations Unies, avait pour but d'acheminer l'aide humanitaire et de ramener la paix afin de rebâtir un Etat somalien. Pendant toute cette période, le Zinnia a fourni à nos troupes engagées sur le terrain le support logistique et médical leur permettant d'effectuer cette opération de longue durée à des milliers de kilomètres de notre territoire.

Illustré par des nombreuses photos, ce livre de 73 pages, ne peut manquer à la bibliothèque de quiconque s'intéresse à notre marine.

Vous pouvez vous le procurer en version néerlandaise ou française, contre paiement de 100,- BEF au service:

ZS1/IRP - NEPTUNUS

3e en 23e Linierégimentsplein

8400 - Oostende

Tel. 059/80.66.66

ou sera envoyé après versement de 150,- BEF (frais de port inclus) sur le compte 473-6090311-30 de Neptunus a.s.b.l., Boîte Postale 17, 8400 - Oostende



# DIVISIEADMIRAAL LEON LURQUIN... 80 JAAR

**D**ivisieadmiraal Leon Lurquin is op 19 januari 1994 80 jaar geworden en «apart» van de klassieke klachtjes «wel en gezond». Zoals we het in de Marine plegen te zeggen. «Je moet het toch maar doen». Generaals worden doorgaans zeer oud, admiraals geraken in dit soort zaken minder aan «de bak», daar zijn talloze voorbeelden van. Admiraal Lurquin vormt dan ook de spreekwoordelijke uitzondering. De vraag die we ons kunnen stellen is «hoe kom je er dan toe als admiraal zo oud te worden.

Hij werd op 14 januari 1914 in Turnhout (stad waar hij ere-burger van is) geboren uit een Waalse vader en een Kempense moeder. Vader Lurquin was architect bij Bruggen en Wegen. Hij sproot uit een oud Naams geslacht. Net als zovelen van zijn streekgenoten was hij, via de waterwegen, vanuit Namen te Turnhout beland. Moeder Lurquin behoorde tot een oud geslacht van rond Hoogstraten.

Als enige zoon werd de jonge Lurquin, van zohast hij leerplichtig was, naar het Jesuitencollege in Turnhout gestuurd.

Hij was een goed leerling die zich niet alleen in de klas maar ook in de massa leerlingen wist te onderscheiden. Dit leidde ertoe dat hij, tijdens schoolse tijd, werd aangesteld om de bibliotheek van het college te beheeren.

In deze cumulfunctie (zoals we dat in de Marine plegen te noemen) werd de basis van zijn maritieme toekomst gelegd. Hij verslond, als het ware, alle maritieme literatuur die in zijn bibliotheek voorradig was.

In 1929 bood hij zich, nog geen 16 zijnde, aan voor het ingangsexamen van de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen.

Voor de 36 openstaande plaatsen kwamen dat jaar zo maar eventjes 130 kandidaten opdagen. De jonge Lurquin slaagde met brio in de

wedstrijd en werd ingeschreven als leerling van het schooljaar 1929-1930.

Na de Zeevaartschool scheepte hij als kadet in aan boord van de «Mercier», een schip van de CMB (Compagnie Maritime Belge) voor een reis in de Stille Oceaan. Na deze, lange, reis deed hij, als aspirant, enkele relatief korte reizen aan boord van CMB schepen op de Antwerpen-New-Yorklijn en vijf reizen op de «Mercator».

Anno 1934 presenteerde hij zich, tussen twee reizen in, voor zijn examen Luitenant ter Lange Omvaart aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen, examen waarin hij met glans slaagde. Met zijn brevet op zak stapte hij over op de Congoboten voor een reeks reizen naar het toenmalig Belgisch Congo, Angola en Brazilië. In 1937 vinden we hem, nog altijd op CMB-schepen, voor enkele reizen naar Zuid Amerika en voornamelijk Argentinië.

Door zijn vele reizen en zijn uitste-

kende dienststaat had hij bij de CMB een uitstekende reputatie opgebouwd. Anno 1938 kreeg hij een, toendertijd, felgegeerde job als 2de wachtsofficier aan boord van de Leopoldville, een van de, zogenaamde, «Villeboten». Toeval of niet maar de 1ste wachtsofficier aan boord, was onze latere Commodore Robins. Tussen de twee mannen groeide een vriendschap die gans hun verder leven zou meegaan. Weer tussen twee reizen in presenteerde hij zich in 1939 voor zijn examen van Kapitein ter Lange Omvaart.

In mei 1940, bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog, zat hij nog steeds aan boord van de Leopoldville. Het schip werd bij aankomst in Engeland omgedoopt tot HMT Leopoldville en werd ingezet als troepen- transportschip. Het vaartuig werd omgebouwd voor zijn nieuwe functie en kreeg de klassieke bewapening aan boord zoals voorzien voor koopvaardisschepen met een oorlogsopdracht.





Luitenant Lurquin werd naar een spoedcursus «DEMS Gunnery Officer» gestuurd. Bij zijn terugkeer mocht hij onmiddellijk aan de slag om zijn stuksbemanningen aan boord van de Leopoldville te trainen voor hun oorlogstaak.

De Leopoldville, net zoals de andere villeboten en de boten van de Oostende-Doverlijn, werden gans de oorlog, met een Engels-Belgische bemanning, op alle fronten ingezet als troepentransportschepen.

Twee van de langste reizen van de Leopoldville waren deze waarbij het schip met een divisie soldaten aan boord, via Kaap de Goede Hoop, opstoomde naar de Rode Zee om Generaal Montgomery, in Noord-Afrika, te voorzien van verse troepen.

In mei 1942 was Luitenant Lurquin terug in Engeland waar hij werd aangezocht voor een bijzondere opdracht op de zuidkust van Engeland, opdracht die hij met succes vervulde. Hij was waarschijnlijk een van de laatste Belgen die Lieutenant RNR Victor Billet nog levend ontmoet heeft.

Op 24 mei 1943 stapte hij, als «Lieutenant RNR» (Royal Navy Reserve), over naar de Belgische Sectie van de Royal Navy. Hij werd naar enkele spoedkursussen gestuurd maar zijn jarenlange ervaring als officier ter Lange Omvaart en zijn twee jaar vaart in oorlogsomstandigheden als gunnery-officier aan boord van de Leopoldville beperkten de scholing tot een minimum.

Op 11 juli 1943 muteerde hij aan boord van de korvet «Godetia», als officier-torpedist in vervanging van Vaandrig RNVR Crevecoeur die maar 6 maanden aan boord was geweest maar ontscheepte om in HMS Drake (Engelse Marinebasis te Plymouth) een cursus te volgen.

Enkele dagen later vertrok de Godetia, als onderdeel van Groep 5 naar de golf van Biskaye voor een blokkadeopdracht tegen de Duitse onderzeeers die vanaf de Franse Westkust (Saint Nazaire en Lorient) opereerden. Daarna volgde een konvooibegleiding naar het Middellandse zeegebied waar de landing van Italië in voorbereiding was. Na enkele konvooireizen in dit gebied eskorteerde de Godetia enkele schepen die voor

herstelling naar Engeland moesten, nam vervolgens deel aan de operatie Azoren en deed enkele konvooien op de Noord-Atlantische Oceaan.

Einde april 1944 vonden we de Godetia, en Lieutenant RNR Lurquin, terug in Sheerness voor een vernieuwing van de uitrusting en de bewapening van het schip in het vooruitzicht van de toekomstige landing in Normandier. Deze heruitrusting werd gevolgd door een intensieve training vanuit Liverpool.

In afwachting van de landing nam het schip nog deel aan een reeks korte konvooien langs de Engelse Zuid- en Oostkust.

Op 6 juni volgde dan de grote dag, het begin van het einde van vier lange oorlogsjaren. Op deze eerste dag van de landing in Normandier escorteerde de Godetia, samen met een reeks andere schepen waaronder ook de tweede korvet «Buttercup» van de Belgian Section of the Royal Navy, 20 Libertyships en 25 LST's met het materiaal van een Canadese tankbrigade die in Courseulles op de Normandische kust moesten landen.

Er dienden een massa konvooien geëscorteerd te worden en voor de bemanning van de Godetia volgden een reeks lange dagen en nachten in escorteopdrachten van en naar Engeland en Frankrijk.

22 november 1944 liep de Godetia in West-Hartlepool binnen. De oorlogsopdracht van het schip was ten einde en er was sprake van het aan Frankrijk te verkopen. De bemanning muteerde, voor het grootste deel, naar België.

Begin 1945 kwam Lieutenant RNR Lurquin naar Antwerpen waar hij de leiding nam van het Degaussing station (degaussing is het verminderen van de magnetisch signatuur van een schip als afweer tegen magnetische mijnen).

In de daarop volgende maanden gingen tientallen schepen door de handen van de Degaussing groep.

Ondanks het feit dat hij hier dicht bij huis was (Turnhout) werd de afwezigheid nog gerekt door het vele werk en de vele bombardementen. Het was de periode waarin de Duitsers, in een laatste stuipreiking, een onnoemelijk groot aantal vliegende bommen

op Antwerpen en omgeving afschoten. Er was een enorme vernieling in de stad met zeer veel doden, maar de bevoorrading via de intact gebleven haven liep door. De Degaussing groep diende dag en nacht door te werken om de vloed van uitgaande schepen te depolariseren. Tussendoor maakte hij ook nog deel uit van de groep die de «Artevelde» terug naar Oostende brengt.

Het einde was nu in het zicht. In mei 1945 stuikte de Duitse oorlogsmachine in elkaar. Op onze kust begon echter het werk van de opruiming van al die oorlogsrommel.

De Belgische sectie van de Royal Navy werd, met veel eer, bedankt voor haar inzet gedurende deze 5 lange jaren. Er bleef echter nog een massa werk te doen. De stranden moesten gezuiverd worden van springtuigen allerhande, de aanlooproutes naar onze havens moesten verder geveegd worden en voor onze 64 km kust lagen meer dan 50 gezonken wrakken die een enorme hinder vormden voor de scheepvaart.

Op 1 februari 1946 werd de Zeemacht opgericht met de restant van de officieren, onderofficieren en manschappen van de Belgische sectie van de Royal Navy. Luitenant-ter-Zee Lurquin was een van de eersten om over te stappen waarna hij zich mocht inzetten voor een nieuwe en gevaarlijke opdracht. Als kommandant van de «Bootsman Jonson», een uit Duitsland teruggehaalde loodsboot, begon hij, met een inmiddels getrainde ploeg, aan het ruimen van de wrakken voor onze kust.



Einde 1949 ging Korvetkapitein Lurquin met een kersverse bemanning naar Engeland om er het commando over te nemen van de Algerine «Gorges Lecointe».





Aan boord van de Kamina (1955)

Samen met andere Algerines werd het schip, in het kader van diverse opdrachten, ingezet om de bemanningen, die naar de USA vertrokken om de Kustmijnenvegers op te halen, te trainen in hun toekomstige job.

Hij nam in 1953 het commando over van de Algerine «de Gerlache».

In 1955, inmiddels tot Fregatkapitein benoemd, nam hij het commando over van de TNA Kamina. Hier zat hij weer op zijn vroegere vaart uit de tijd van de Villeboten. Zijn passagiers waren nu echter Para-commando's die voor hun aanvullende training naar het voormalig Belgisch Congo werden gebracht.

In 1959 vertrok hij, als kommandant van de «de Brouwer», voor een opdracht van circa zes maanden met dit schip, naar het voormalig Belgisch Congo.

Tussen zijn inschepingsperioden vervulde hij verschillende staffuncties aan de wal. Zo nam hij het commando over van de toenmalige Operationele Groepering te Oostende, vervulde de functie van Directeur van de Opleiding en de Training van de Zeemacht en werd later belast met het Maritiem Commando van Antwerpen.

In 1959 volgde hij een cyclus aan het NAVO-college te Parijs en in 1961 de lessen aan het Staf-college van de Royal Navy in Greenwich waar hij zijn diploma haalde van Stafbrevet-houder van de Royal Navy.

Inmiddels gepromoveerd tot Kapitein-ter-Zee werd hij in 1963, door de toenmalige Minister van Landsverdediging P.W. Seghers, aangezocht om de functie van Stafchef van de Zeemacht op zich te nemen. Hij nam deze zware opdracht aan en zou ze gedurende 10 jaar met een uiterste zorg ter harte nemen. Als vrijgezel kon hij zich tenandere tenvolle wijden aan deze zeer belangrijke taak.

De Zeemacht maakte hierbij een uitstekende beurt. De vraag is echter of zich iemand, noch in noch buiten de Zeemacht, hiervan ooit op volledige wijze rekenschap zal kunnen geven. Denken we maar aan de bouw van de Godetia, de Zinnia, de fregatten, het dossier Zeebrugge, de inschepingsvergoedingen, de gevarenpremies voor de ontminers, de zeemachtstructuur, de erkenning van het principe van de mijnenbestrijdingsopdracht als «leading nation». Allemaal dossiers die in zijn tijd het licht zagen en een begin van uitvoering zoniet uitgevoerd werden.

Hierbij voegen zich nog een reeks zaken die niet zo direct aan het operationele gebonden waren. Denken we maar aan de oprichting van de VZW Hulpbetoon bij de Zeemacht, een vereniging die zich sedert meer dan 25 jaar dagdagelijks inzet om de leden van de Zeemacht, die elders niet meer aan de bak komen, steun te verlenen of hulp en advies te geven.

Soms waren het eenvoudiger zaken zoals de naamsverandering van de Generaal Mahieu-kazerne in die van Marinekazerne Bootsman Jonsen.

We herhalen wat we in onze inleiding zegden «Je moet het toch maar doen».

In 1973, na een maritieme loopbaan van 42 jaar, waarvan 30 jaar in de Marine, nam Divisieadmiraal Leon Lurquin afscheid van de Zeemacht. Niet om zo direct op zijn lauweren te gaan rusten. Hij verhuisde naar zuid Spanje, werd benoemd tot raadgever van Buitenlandse Handel, verbonden aan de Belgische Ambassade te Madrid en huwde.

Ook kreeg hij meer tijd om zich het lot aan te trekken van de zeelieden van de Koopvaardij die tijdens de tweede wereldoorlog hun steentje hadden bijgebracht tot de uiteindelijke overwinning. Ondanks het feit dat deze groep, tijdens de oorlog, het grootste gedeelte van haar schepen had verloren en meer dan 800 doden in hun rangen telden kregen zij nooit de erkentelijkheid waarop ze recht hadden. Admiraal Lurquin ging hiervoor ijveren en blijft dat ondanks zijn 80 jaar nog steeds doen.

Met het voorgaande voor ogen kunnen we maar een antwoord formuleren op onze vraag van het begin. Om 80 te worden kun je best een leven lang hard werken.

Twee maal in mijn loopbaan bij de Zeemacht had ik het voorrecht onder Admiraal Lurquin te dienen. De eerste maal was dat aan boord van de Georges Lecointe, de tweede maal aan boord van de Kamina. Niet alleen was hij een goed kommandant, een uitstekende zeeman maar ook een goede scheepsmaat. Met dit voor ogen dacht ik het nuttig hem even in de bloemen te zetten en hem nog vele jaren «behouden vaart» toe te wensen.

**Opmermeester (b.d.) J.-B. Dreesen**





# OPERATIE «EQUATOR KISS»

**D**e operatie van de Verenigde Naties die toeliet om de veiligheidsvoorwaarden tot een humanitaire missie in Somalië te creëren werd «Restore Hope» gedoopt. Deze grootschalige internationale hulpoperatie zou na enige tijd onder volledig UNO-bevel komen te staan en UNOSOM II als codenaam krijgen.

Aan beide opdrachten namen eenheden deel van de Belgische Krijgsmachten en van de Medische Dienst. De Belgische Marineoperatie in dit UNO-kader werd «Equator Kiss» genaamd.

Het zou resolutie 794 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties zijn die de operatie «Restore Hope» mogelijk maakte. Deze beslissing, genomen met unanimititeit van stemmen, maakte de samenstelling mogelijk van een internationale interventiemacht. In tegenstelling tot de eerste UNO-operatie in Somalië UNOSOM I, die een zuiver humanitaire missie, was kreeg de internationale troepenmacht nu een zéér uitgebreid mandaat mee. De UNO-operatie Restore Hope onder Amerikaans bevel liet het gebruik, indien nodig, van geweld toe om een veiligheidsklimaat in Somalië te herstellen. Eens deze opdracht verwezenlijkt ging men over tot de tweede internationale humanitaire missie in Somalië, UNOSOM II.

Zoals reeds gezegd namen aan deze missies telkens Belgische militairen deel. Zo nam de Belgische Ministeraad de beslissing om militairen naar het zuidelijk deel van Somalië te zenden. Als gevolg hiervan werd het logistieke steunschip Zinnia naar de haven van Kismayo gestuurd.

Deze Zeemachtcampagne werd «Equator Kiss» genoemd omdat de regio rond Kismayo zich praktisch op de evenaar of equator bevindt.

## De route van de Zinnia

**D**e Zinnia verliet de marinebasis van Zeebrugge op 21 december 1992 voor een reis van 6004 zeemijlen of 11.194 km tot in de Somalische havenstad Kismayo. De 75-koppige bemanning onder het bevel van kor-

vetkapitein A. Vinck hadden het schip geladen met indrukwekkende hoeveelheden voedsel, drank en materiaal voor de Belgische troepen ter plaatse. Na een probleemloze reis loopt de Zinnia op 9 januari 1993 de haven van Kismayo binnen. Voorzichtigheid is de boodschap. Daarom werd op 30 zeemijlen van de haven de helikopter van de Zinnia vooruitgestuurd om de havenaanloop te verkennen. De verkenningsploeg gaat de diepgang van de havengeul na en controleert de kadetoestand. Men constateert dat nog slechts enkele navigatieboeien aanwezig zijn in de havengeul maar dat er geen grote obstakels de toegang tot de haven belemmeren.

De Amerikaanse duikers die zich eveneens in de haven bevonden waren dezelfde mening toegedaan. De Commandant besliste om het schip met behulp van de radar de haven binnen te loodsen. Dit verliep uiteindelijk zonder enig probleem.

Onmiddellijk na de aankomst in Kismayo begaf Commandant A. Vinck zich naar de Kolonel Jacquemain bevelhebber van de Belgische troepen in Somalië. De Commandant overhandigde een zware vuilniszak van de Zeemacht aan de Kolonel. Zijn verwondering was groot als hij de inhoud zag. Op deze ludieke wijze kreeg de Kolonel als eerste Belg in Somalië dagverse croissants afkomstig uit de bakkerij van de Zinnia. Men kan zich de opluchting van de landtroepen voorstellen die tot dan steeds droge koeken voorgeschoteld kregen.

Eens dat de Zinnia afgemeerd lag aan de kade ging de bemanning snel over tot het lossen van de vracht. Onder tussen ging de tweede in bevel over tot de verkenning van de staat van de haveninstallaties onder begeleiding van een sectie van het Eerste Para. De officier was zéér verwonderd over de penibele staat van de haven, die in 1988 vernieuwd werd met Amerikaanse hulp. Alle materiaal was stuk of gesaboteerd. En op de kade bevonden zich indrukwekkende hopen schroot en puin. De kade moest vrijgemaakt worden, de machines en installaties moesten gerepareerd worden

het schip moest gelost worden. Er was dus werk aan de winkel.

## De logistieke hulp

**W**aarom stuurde men de Zinnia naar Somalië? De aanwezigheid in Kismayo van een logistiek steunschip was één van de belangrijkste elementen van het succes van de opdracht van de Belgische militairen. Het schip heeft gedurende 14 maanden in water- en voedselbevoorrading voorzien van de 900 Belgen terplaatse.

De voordelen van een groot schip, met zijn technische uitrusting en opslagcapaciteit, in de onmiddellijke nabijheid van de landtroepen zijn ontelbaar. Tevens mag men het voordelige financiële aspect niet wegcijferen. De maritieme bevoorrading is veel goedkoper dan het luchttransport.

Rekening houdend met de behoeften van de blauwhelmen ging de Zinnia zich bevoorraden in de haven van Mombassa in het naburige Kenia. Ongeveer om de drie weken werd deze reis van een twintigtal uur gepland. Daar werden naast bederfbare producten eveneens zwaar materiaal geladen zoals motoren, pompen, kettingen, hout. Deze goederen waren zowel bestemd voor de Niet Gouvernementele Organisaties als voor de blauwhelmen.

De planning van de heen- en terugreizen van de Zinnia tussen Kismayo en Mombassa wordt opgesteld door de logistieke supply-officier van Zeemacht in samenspraak zijn tegenpool van de Landmacht. Deze supply-officier houdt hierbij rekening met de behoeften van de bemanning van de Zinnia en deze van de landtroepen alsook met de aanvoer van zwaar materiaal vanuit België (1). De bederfbare levensmiddelen of «klasse 1 goederen» worden 1 week vooraf via fax bij de shiphandler te Mombassa besteld. Deze contacteert op zijn

(1) door vrachtschepen van de C.M.B.



beurt de handelaars uit de vruchtbare streek rond Nairobi.

Maar er worden tevens produkten uit Zuid-Afrika aangevoerd zoals fruit, wijn en bier. De shiphandler geeft, binnen de drie dagen, de bevestiging dat de goederen beschikbaar zijn. Deze informatie stelt de supply-officier van de Zinnia in staat het laadplan op te stellen. Het laden van het schip te Mombassa is immers afhankelijk van het lossen van het schip te Kismayo. Wat eerst gelost wordt in Kismayo wordt als laatste geladen in Mombassa. Het laden te Mombassa wordt gespreid over drie dagen zodat de verschillende laadploegen elk over wat vrije tijd beschikken. Bij de aankomst van de Zinnia te Mombassa worden alle goederen op de kade geplaatst door de shiphandler en zijn ploeg. De goederen staan op de kade gerangschikt volgens het laadplan en worden door de bemanning in deze volgorde geladen.

Tenslotte geeft de Shiphandler de faktuur van de goederen aan de verantwoordelijke dienstofficier die de faktuur cash betaald.

Het COMOPSNV wordt dagelijks op de hoogte gehouden van de activiteiten van de Zinnia via de «LOG SIT REP» - radioboodschap. Met de twee ontziltingsinstallaties, die elk een capaciteit van 15 ton zoet water per dag hebben, aan boord van de Zinnia wordt in de waterbehoeften van de belgen in Kismayo voorzien. Daarenboven worden vele paletten waterflesjes opgeslagen in het ruim van het schip. Dit is waarschijnlijk de reden waarom het schip ook wel eens de «drijvende oase» genoemd werd. Wat de voedselbevoorrading van de landtroepen betreft worden naast de algemene voedingsmiddelen elke nacht 280 tot 300 broden gebakken door de bakkerij van de Zinnia.

## De medische hulp

**A**ls snel werd duidelijk dat de medische uitrusting en het medisch personeel van de Zinnia een cruciale rol zouden spelen tijdens hun verblijf in Kismayo.

Het röntgenapparaat in de ziekenboeg van de Zinnia was op een bepaald moment het enige van zijn soort in heel Zuid Somalië.



Dit had tot gevolg dat zowel de verpleger als het apparaat het hard te verduren kregen.

Vermits zowel Somaliërs als blauwhelmen er terecht moesten. Na verloop van tijd kon de technische ploeg van de Zinnia het röntgenapparaat van Artsen Zonder Grenzen repareren wat de ziekenboeg op dat gebied gedeeltelijk ontlastte.

De tandarts en zijn assistent aan boord van de Zinnia hadden eveneens de handen vol. Zij verzorgden vele blauwhelmen in eerste instantie belgen maar tevens Amerikanen, Russen en Indiërs. Ze behandelden ook Somaliërs zelfs het clanhoofd Morgan werd verzorgd.

## De Averij

**T**ijdens de veertien maanden lange opdracht «Equator Kiss» liep de Zinnia enkele malen averij op. In eerste instantie moet men weten dat de Zinnia een oud schip is en aan een grote onderhoudsbeurt toe was. Maar de gebeurtenissen in Somalië hebben deze geplande gang van zaken in de war gestuurd. De defekten van het luchtverversingssysteem en het schroefinlatie-mechanisme kan men als de belangrijkste problemen beschouwen. De technische ploeg van de Zinnia moest instaan voor het routine onderhoud van het schip. Daarenboven boden zij assistentie aan de landtroepen. Men kan gerust stellen, niettegenstaande de problemen en het

vele werk, dat de bemanning van de Zinnia haar taak uitmuntend heeft volbracht.

## Port control

**D**e installatie van een nieuw havencomité of «Port control» in de haven van Kismayo was één van de opdrachten van de Zeemacht. De port control-ploeg stond in voor de controle en organisatie van binnenvarende en uitvarende schepen. Zij verzorgden tevens het laden en lossen van deze schepen.

Luitenant ter Zee Cl. Renard, officier van de Zeemacht en een UNOSOM-medewerker hadden als specifieke opdracht de creatie van een competent en erkend havencomité. Het verliep niet van een leien dakje om alle Somaliëse fracties uit de streek aan tafel te krijgen. Maar op 28 juli 1993 werden hun inspanningen met succes bekroond met de oprichting van het WAAMO SHIPPING AGENCY. Hierin hadden de verschillende clans zoals Morgan en Jess een vertegenwoordiging. Op het einde van oktober werkte deze organisatie reeds volop met de NGO's. Dit zorgde voor economische activiteit in de regio om en rond Kismayo.

De port control-ploeg had nog vele andere activiteiten zoals:

- opsporing van vermiste schepen
- assistentie bij aanvaringen
- registratie en begeleiding van 1152



bootvluchtelingen die stranden in Kismayo tussen 9/3/93 en 17/12/93. — Begeleiding bij het lossen en laden van 23 NGO-schepen en 43 handels-schepen tussen 9/3/93 en 17/12/93.

## De bemanningswissels

**G**ezien de duur van de «Equator kiss»-opdracht was het interessanter om twee bemanningen voor de Zinnia te voorzien. Deze konden elkaar aflossen om de drie maanden. De eerste bemanning stond onder het bevel van KVK A. Vinck, zij brachten het schip naar Kismayo. De tweede bemanning viel onder het commando van KVK J. Jablonski., zij brachten het schip terug naar Zeebrugge. Onder de bemanning bevonden zich steeds een vijftiental miliciens. De bemanningen bleven overwegend dezelfde. Sommigen gingen meerdere malen andere besluiten om de ervaring slechts één maal mee te maken. In totaal werd er zes maal gewisseld op de 14 maanden. Voor de dienstplichtigen was dit een bijzondere ervaring. Zij hadden zeer uiteenlopende taken van steward of kapper tot bakker. Tevens hielpen zij, zoals

de rest van de bemanning bij het laden en lossen van het schip. De miliciens waren duidelijk over hun «Somalië-avontuur»: «het Afrikaans continent ondekt, het leven aan boord beleeft en nog een centje bijverdiend».

## Besluit

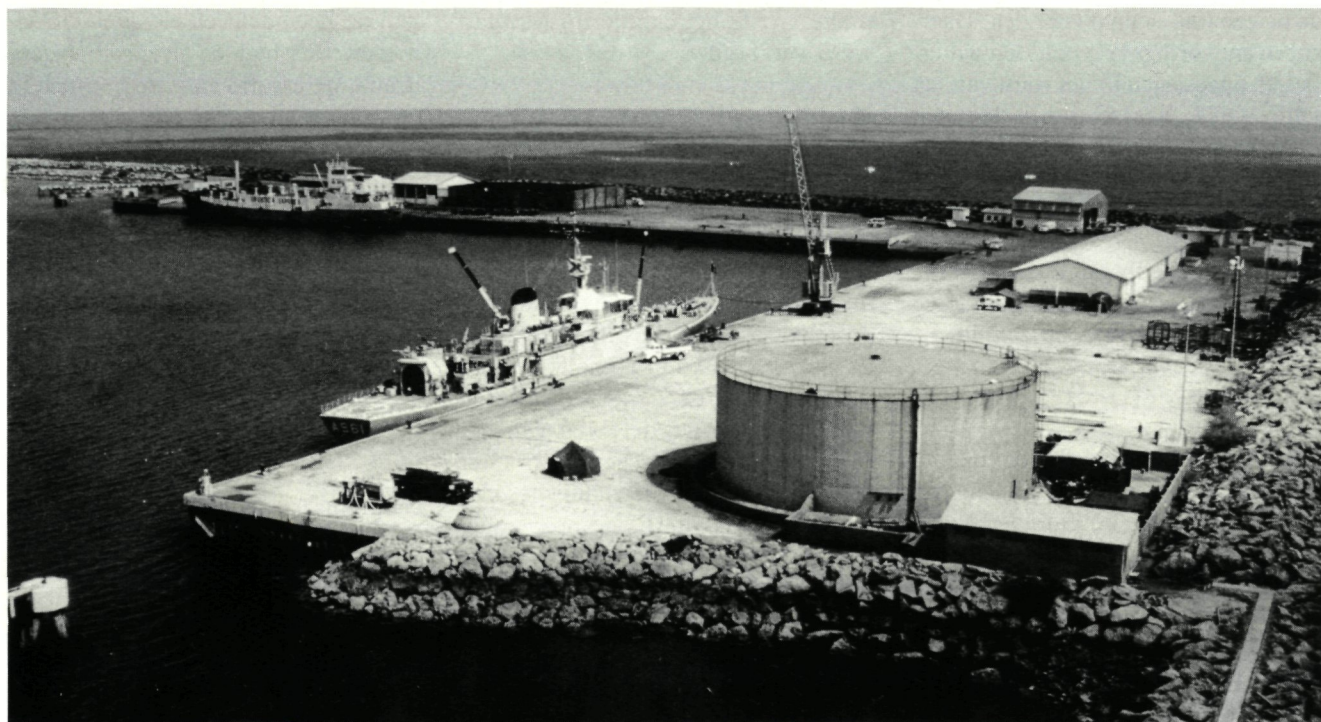
**E**quator kiss» was waarschijnlijk één van de meeste intense samenwerkingsverbanden tussen de verschillende machten. Elk van hen voelde duidelijk de complementariteit ten opzichte van elkaar op zo een grote afstand van België.

Bij het begin van operatie «Restore Hope» besliste de Generale Staf om het logistieke steunschip Zinnia naar Kismayo te sturen om de blauwhelmen te steunen. We constateerden dat vele initiatieven om problemen op te lossen van de bemanning van de Zinnia kwamen. Dit is niet verwonderlijk, vermits zij het technisch potentieel van de Zinnia kennen. Tevens gaven zij blijk van een groot enthousiasme en vakmanschap. Als men rekening houdt met het feit dat het bemanningsaantal voor deze missie ern-

stig afgeslankt werd en daarbij nog 15 dienstplichtigen telde, moet men toegeven dat zij exemplarisch werk hebben afgeleverd.

Naast de steun aan onze para's werd er eveneens intens samengewerkt met de NGO's op logistiek en medisch gebied. Deze nieuwe samenwerkingsvorm biedt zeer interessante mogelijkheden voor de toekomst. De capaciteiten van de Zeemacht bij internationale opdrachten zijn reeds lang duidelijk. Mede door hun logistieke hulpschepen wordt de autonomie van de andere oorlogsbodems vergroot daarenboven heeft de marine nu aangetoond dat zij ook steun kan geven aan landtroepen voor humanitaire operaties

**Sven Willekens met medewerking van ILZ G. Cornillie.**





# OPERATION «EQUATOR KISS»

**A**vec l'opération «EQUATOR KISS» la Force Navale a participé, comme les autres Forces et le Service Médical, pendant quatorze mois aux opérations de l'ONU en Somalie qui ont permis, dans un premier temps de «créer des conditions de sécurité pour les opérations humanitaires» avec l'opération «RESTORE HOPE» puis ensuite avec l'opération UNOSOM II qui met en oeuvre les résolutions humanitaires votées par l'ONU. Cette résolution, votée à l'unanimité par le Conseil de Sécurité des Nations Unies, porte le numéro 794. Contrairement à l'opération «UNOSOM» qui est une opération purement humanitaire. «RESTORE HOPE» donne mandat à une force multinationale pour rétablir l'ordre et la sécurité en Somalie.

Suite à la décision d'envoyer les soldats belges dans la zone sud du pays, le Ministère de la Défense nationale a décidé d'envoyer le Zinnia dans le port de Kismayo. Le nom donné à cette opération est «EQUATOR KISS» du fait que la région de Kismayo se situe pratiquement sur la ligne de l'Equateur. Sa mission consiste à assurer le soutien logistique du contingent belge.

## La route du Zinnia

**L**e Zinnia a quitté la Base Navale de Zeebrugge le 21 décembre 1992 pour un voyage de 6.004 nautiques ou 11.194 km qui l'a mené dans le sud de la Somalie. Les 75 membres d'équipage commandés par le Capitaine de Corvette A. Vinck ont chargé à bord des quantités impressionnantes de nourriture surgelée, de boissons, ainsi que du matériel, pour les troupes belges.

Après un voyage sans histoires, le port de Kismayo est en vue le 9 janvier 1993. A 30 nautiques du port, le Commandant part faire une reconnaissance avec l'hélicoptère du bord. L'appareil commence à sonder le chenal au fil à plomb car on ne peut plus se fier aux cartes et aux bouées qui marquent l'entrée du port. Les résultats du sondage n'ont pas

mis en évidence d'obstacles majeurs. Cette conclusion est également partagée par les plongeurs américains. Le Commandant décidé, alors, d'engager le Zinnia dans le chenal en se guidant au moyen du radar.

Il entre sans encombres, quasiment à l'aveuglette, comme «au bon vieux temps».

A l'arrivée du Zinnia à Kismayo, le Commandant Vinck se rend en visite chez le Colonel Jacqmain qui commande les Forces belges sur place. Il lui donne un grand sac poubelle portant les inscriptions «Force Navale-Zeemacht». A l'intérieur se trouvent des croissants cuits, la nuit même, par la boulangerie du Zinnia. On peut imaginer le plaisir de déguster des croissants frais, alors que les biscuits secs constituent le quotidien des Casques bleus belges depuis, leur arrivée. Dès que le Zinnia est à quai, une équipe décharge les premières palettes de boissons. En même temps, le Commandant en second part faire une reconnaissance avec une section du 1er Para. Il est très surpris du mauvais état du port qui avait été remis à neuf en 1988. Grues, éclairages et matériel dans les entrepôts, tout est saboté! Une quantité impressionnante de ferraille est amassée face au Zinnia, sur l'emplacement destiné à accueillir l'antenne médicale parachutable (ACP). Les travaux de déblaiement commencent immédiatement, de même que les réparations urgentes au port.

## Le soutien logistique

**P**ourquoi envoyer le Zinnia en Somalie? Sa mission est d'assurer, le soutien logistique à nos Casques bleus à Kismayo. L'approvisionnement en vivres et en eau potable des 900 militaires constitue l'aspect le plus important des activités de nos marins.

Un navire offre des avantages pratiques non négligeables: il est capable de transporter de grandes quantités. Le Zinnia bénéficie de capacités importantes de stockage et de congélation. Sur le plan financier, le trans-

port maritime coûte nettement moins cher que le transport aérien.

Tous les quinze jours à trois semaines, le Zinnia se rend à Mombasa, au Kenya. C'est une navigation d'une vingtaine d'heures. Ces escales sont planifiées en fonction des besoins en nourriture des Casques bleus et aussi en fonction de l'arrivée à Mombasa de conteneurs envoyés de Belgique par la Compagnie Maritime Belge. Ils contiennent du matériel lourd: chenilles, moteurs, pompes ou denrées mon périssables dénommées «dry-store».

Le planning des escales étant établi à peu près six semaines à l'avance, l'officier service du Zinnia se rend chez son homologue de la Force Terrestre. En fonction du planning des opérations des soldats, l'officier S4 passe sa commande à l'officier service du Zinnia. Les denrées alimentaires, dénommées aussi produits «classe 1», sont commandées par fax au shipchandler de Mombasa une semaine avant l'escale. Il contacte ses fournisseurs situés dans la région de Nairobi et en Afrique du Sud pour la bière, le vin et les fruits. Dans les trois jours, le shipchandler envoie un fax au Zinnia en précisant ce qu'il peut livrer. Le navire envoie alors un fax de confirmation de sa commande et joint aussi le plan de chargement. L'ensemble du chargement à bord du Zinnia est réparti sur trois jours de manière à ce que chacune des équipes de quart puisse disposer de temps libre. Le shipchandler vient lui aussi avec une équipe de chargement, responsable des manipulations jusqu'à la coupée. Au delà, c'est l'équipage qui dispose le chargement à bord. Quand toute la marchandise commandée est à bord, l'officier service reçoit la facture du shipchandler. Elle est payée cash en shilling pour les vivres provenant du Kenya tandis que la nourriture sud-africaine est payée en dollars US.

COMOPSNV est tenu quotidiennement au courant des activités du navire par message «LOG SIT REP» qui est envoyé par radio.



L'approvisionnement en eau de nos militaires est aussi assuré entièrement par le Zinnia. Le navire dispose à bord de deux appareils de dessalement d'eau de mer qui sont chacun capables de fournir 15 tonnes d'eau douce par jour. C'est suffisant pour couvrir l'ensemble des besoins des belges sur place mais il n'est pas question de gaspiller ! Le Zinnia a ainsi rempli sa mission d'« oasis flottant » à la satisfaction de tous.

Le Zinnia livre quotidiennement 280 à 300 pains à nos militaires. Ce sont des miliciens, boulangers de profession, qui sont derrière les fours du navire. Le travail à fournir est donc important et requiert de longues heures de préparation chaque nuit.

## L'aide médicale

**E**quipé d'une salle d'opération et d'un cabinet dentaire, le Zinnia se révèle irremplaçable. Le navire avait déjà fait ses preuves durant la guerre du Golfe à deux reprises. A Kismayo, le travail est différent puisque qu'il s'agit d'une mission humanitaire. Le personnel, médical du navire a travaillé en étroite collaboration avec les équipes médicales du Service Médical qui ont installé l'antenne médicale parachutable (ACP). L'appareil de radiographie du Zinnia s'est révélé indispensable pour localiser les blessures par balles chez la population locale. Pendant longtemps, cet appareil a été le seul en état

de fonctionner pour tout le sud de la Somalie.

Ce travail repose entièrement sur l'infirmer du bord qui doit prendre les clichés et puis les développer. Cela constitue un travail intensif qui recommence tous les jours. C'est aussi une équipe du Zinnia qui a mis en état de fonctionnement l'appareil radiographique de l'organisation humanitaire « Médecins sans Frontières ».

Le cabinet dentaire a eu aussi de nombreux patients : les membres de l'équipage d'abord mais aussi les Casques bleus belges et étrangers : américains, russes et indiens. Parfois il y a eu des patients somaliens dont un de marque : le chef de guerre MORGAN qui a été soigné dans le village où il résidait.

## Quelques avaries

**D**urant les quatorze mois de l'opération « EQUATOR KISS » le Zinnia a subi quelques avaries. Des appareils de conditionnement d'air sont tombés en panne, de même que le mécanisme de contrôle d'inclinaison des pales.

Pourquoi ces pannes ? La réponse est simple : le Zinnia est un navire âgé qui aurait dû entrer dans une phase de grand entretien au moment de partir à nouveau dans les mers chaudes. L'équipe technique a dû s'occuper en même temps de l'entretien du navire, des réparations à bord et des constructions et réparations destinées

à nos troupes à terre. Les entretiens et inspections de routine n'ont pas pu être négligés non plus. Mais ces avaries n'ont jamais empêché le navire de remplir sa mission.

## Le « port control »

**L**a mise en place d'une autorité portuaire pour le port de Kismayo constitue une des tâches dont s'est chargée une équipe spécialisée, indépendante du Zinnia. Le « Port Control » a eu pour mission l'organisation et le contrôle de l'amarrage des navires ainsi que leur déchargement. Le LDV Cl. Renard de la Force Navale et une personne civile chargée des affaires humanitaires à l'UNOSOM ont eu comme tâche de recréer une autorité portuaire compétente et reconnue par l'ensemble des factions somaliennes. Le 28 juillet 1993 la WAAMO SHIPPING AGENCY est constituée et est composée de représentants des clans de JESS et de MORGAN dont notamment l'ancien directeur de la compagnie maritime. Les ONG ont travaillé directement avec ce comité, relançant de cette façon le trafic portuaire ce qui entraînera aussi une relance de l'activité économique de la région.

A la fin octobre, un nouveau comité portuaire a été créé et est dirigé par une personne civile de l'UNOSOM. Outre la mise en place d'une autorité portuaire, les activités du « Port Control » ont été les suivantes :

- recherche de navires portés disparus ;
- assistance portée, suite à une collision entre deux navires de pêche ainsi qu'à un navire qui avait chaviré ;
- contrôle et assistance au réfugiés qui débarquaient sur la plage de Kismayo. Entre le 27 mai et le 17 décembre 1993. 1.152 réfugiés sont arrivés.
- assurer l'accostage de 23 navires affrétés par les ONG et 43 navires de commerce entre le 9 mars 1993 et le 17 décembre 1993.

## Les roulements d'équipage

**V**u la durée de la mission du Zinnia, plus de 12 mois, et son déroulement dans une région très





éloignée de notre pays, il n'était pas souhaitable de garder un seul équipage. Le premier équipage, commandé par le CPC A. Vinck, avait été affecté à bord du Zinnia sans savoir qu'il participerait à la mission «EQUATOR KISS». Le second équipage a été constitué ultérieurement en placé sous le commandement du CPC J. Jablonski. Ils se sont remplacés de manière régulière, tous les trois mois environ. Ainsi, c'est l'équipage du CPC A. Vinck qui a mené le navire à Kismayo et c'est celui du CPC J. Jablonski qui le ramène à Zeebrugge. Dans chacun des équipages il y a aussi une quinzaine de miliciens. Certains sont venus plusieurs fois, d'autres n'ont, pour diverses raisons, préféré tenter l'expérience qu'une seule fois. Mais tous en gardent un souvenir impérissable.

De toute façon, pour ces miliciens, c'est le pas vers la grande aventure alors qu'ils ne sont que fraîchement incorporés dans un milieu marin. A bord les miliciens sont steward, coiffeur, cuisinier, boulanger ou matelot de pont. Ils participent aussi à d'autres travaux, par exemple le chargement et le déchargement de vivres. Ils

estiment qu'ils n'ont certainement pas perdu leur temps en faisant leur service militaire et cette mission leur a même procuré un apport financier intéressant.

## Conclusion

**C**'est probablement la première fois qu'une aussi intense collaboration entre les Forces armées s'est établie. Chacune d'entre-elles a ressenti l'importance d'établir des contacts avec les autres au cours d'opérations se déroulant très loin de nos bases.

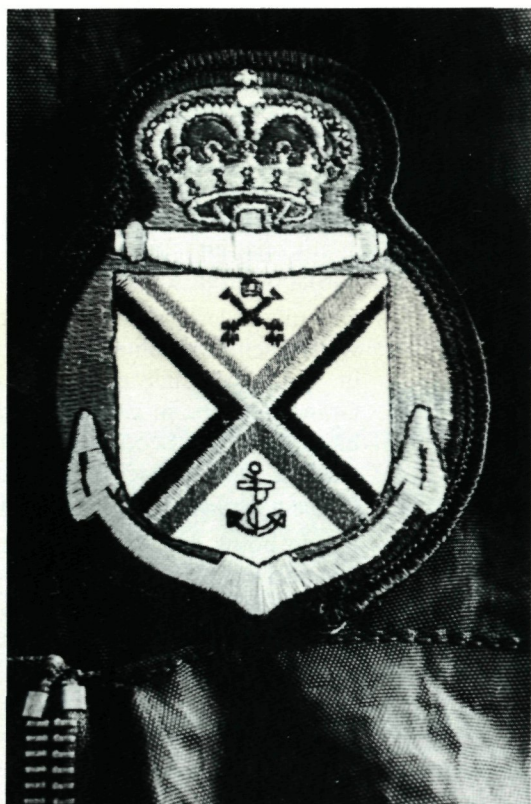
Dès le début de l'opération «Restore Hope», l'Etat-Major Général a décidé d'envoyer le navire de soutien logistique Zinnia pour appuyer nos Casques bleus à Kismayo. Il est intéressant de constater que les initiatives sont souvent venues de l'équipage du Zinnia. C'est normal, car les marins connaissent le très grand potentiel du navire. C'est aussi et surtout, l'enthousiasme et le professionnalisme de l'équipage qui ont jeté les meilleures bases de collaboration. C'est d'autant plus remarquable que le navire ne disposait que d'un équipage réduit et

que, parmi celui-ci, il y avait à bord une quinzaine de miliciens sans expérience de la vie de marin. Chacun a pourtant eu l'occasion de participer par son travail, souvent éprouvant, à cette mission humanitaire.

Le Zinnia a aussi collaboré avec les organisations non-gouvernementales, que se soit pour transporter du matériel divers ou dans le domaine médical. Cette collaboration est une nouveauté. A l'avenir, de meilleurs résultats pourront être obtenus si chacun reconnaît les avantages de travailler ensemble pour atteindre un même but.

Depuis longtemps déjà, la Force Navale avait fait la preuve de ses capacités d'opérer loin de ses bases grâce à la présence de bâtiments de soutien logistique qui assuraient une large autonomie aux navires opérationnels. Durant l'opération «Equator Kiss» notre marine a montré que ses bâtiments pouvaient être mis sans réserve à la disposition de nos soldats engagés dans une opération de maintien de la paix.

**2 EV(R) P.-A. David en collaboration avec le 1LV G. Cornillie**



Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad... Met deze badge van de ZM mag U in ieder geval gezien worden.  
Prijs: 250 F + 50 F portkosten.

La fierté n'est pas un vice! En tout cas, vous pouvez être aperçu avec ce badge de la FN.  
Prix: 250 FB + 50 FB frais d'envoi.



# MARITIEME FOLKLORE

## MASTEN OP MUNTEN

Het eeuwenoude gebruik waarbij men, als offergave, een geldstuk in het mastspoor van een schip legt alvorens de mast te plaatsen is nog altijd actueel.

**G**een maand geleden, tijdens een grote onderhoudsbeurt, herstelde de kommandant van de Zenobe Gramme. Luitenant-ter-Zee Alain Vittone, een vergetelheid van zijn voorgangers. Alvorens de masten van zijn schip werden teruggeplaatst legde hij in elk van de twee mastsporen een geldstuk. De gebruikte munt was hier een Belgische frank van het oud model waarop een dame Fortuna of te Overvloed op voorkomt. Hiermee sloot hij weer terug aan bij een eeuwenoud gebruik. Zilveren en gouden stukken «KOP OP» verzekeren, sedert de vroegste tijden, het komende geluk en ook het fortuin bij de vaart. Ter illustratie halen we enkele voorbeelden aan.

In 1975 vond men ten zuidoosten van de rede van Marseille, op 20 meter diepte, een vaartuig uit de 2de eeuw voor Chr.

Het vaartuig was geladen met amfora's wijn uit Midden-Italië en zwarte keramiek uit Etrurië. In het mastspoor stak een bronzen munt van Iberische oorsprong.

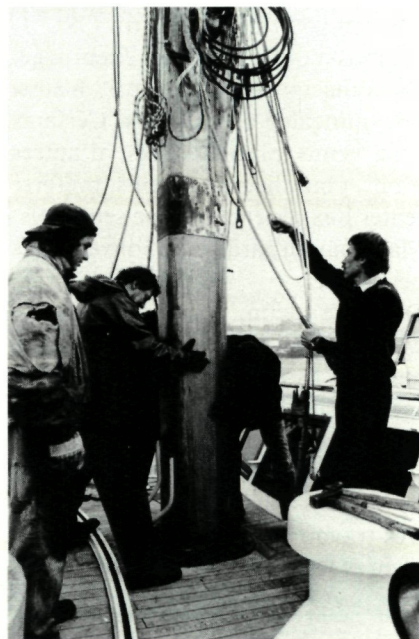
In het mastspoor van een Romeins handelsvaartuig uit de tweede eeuw dat in 1962 te Blackfriars (Londen) in de Thames werd opgegraven vond men een Domition muntstuk met de figuur van Fortuna, de Romeinse godin van het geluk. Zij hield in haar hand het roer van een schip. De munt was een offergave waarmee de bouwers en eigenaars de gunst van Dame Fortuna beoogden.

In 1963 vond men bij Port Vendrès, op de Franse zuidkust het wrak van een handelsvaartuig, afkomstig uit het zuiden van Iberisch schiereiland, dat dateerde uit de 4de eeuw na Chr.

In het mastspoor vond men in een kalkverharding de afdruk van een in de loop der tijden vergane Romeinse munt. Naar de aanduidingen in de kalkafdruk kon men afleiden dat de munt tussen 313 en 317 geslagen was in een muntatelier te Londen.

Ook in Duitsland, Noorwegen, Zweden en Denemarken zijn er talrijke getuigenissen van dit gebruik.

Zo vond men in het mastspoor van een Deens handelsschip, de TJALFE, gebouwd in 1851, 6 geldstukken (zilver, brons en koper). De oudste munt dateerde van 1809 terwijl de meest recente van het einde van de 19de eeuw was. Waarschijnlijk was het in die streken gebruikelijk bij elke onderhouds- of herstellingsbeurt een geldstuk bij de anderen te voegen. De officieren van de USS New Orleans (gecommissioneerd in 1934)



(foto Ludo Marien GvA)

plaatsten gedurende de bouw 10 pennies onder de voormast en 2 duiten, 3 nikkels en 28 pennies in het mastspoor van de hoofdmast.

De uitzonderlijke vangst die de visserij-schoener Bluenose (gebouwd in 1921), als snelste schip van de Grand-bankers, in 1937 in zijn thuishaven in Nova Scotia binnenbracht werd in 1963 herdacht met de bouw van een replica, de Bluenose II.

Bij de bouw van dit schip werd de mast op een reeks Canadese 10 centmunten gezet. Op deze munten stond namelijk de afbeelding van de originele Bluenose.

In datzelfde jaar kreeg het gekende wedstrijdacht de «Sovereign» een nieuwe mast wat een reden was om een muntstuk in het mastspoor te leggen.



Gouden Churchill-kronen waren als munt de natuurlijke keus voor het mastspoor van de zeiltrainingschooler «Sir Winston Churchill» die in 1965 te water werd gelaten.

Bleef de eigenaar in gebreke dan schoot in veel gevallen de scheepsbouwer in eigen zak om het gebruik en het ritueel, van het klaar maken van een schip voor zee, in ere te houden. Luxejachten waren niet altijd het best voorzien. Toen een van de Vanderbilt-jachten ontmast moest worden trok dit een massa nieuwsgierigen, benieuwd naar het goud dat uit het mastspoor moest komen bij het uithieuwen van de mast. De teleurstelling was groot toen bleek dat er slechts één muntje van één Amerikaanse cent van onder de mast te voorschijn kwam.

Het gebruik schijnt zich niet beperkt te hebben tot Europa. Zo vond men in 1974 in een jonk uit de 8ste eeuw, die in Quanzhou op de zuidkust van Fusian (Chinese Volksrepubliek) werd opgegraven, 13 muntstukken en twee kleine ronde spiegels. Deze vondst zat in een holte die gehouwen was in de bovenkant van het midden-deel van de kiel.

Volgens Chinese zeelui was het, tot in een recent verleden, aldaar de gewoonte in de kielbalk een of meer holten te kappen waarin geldstukken werden geplaatst als bescherming van schip en bemanning.

Het mastspoor was niet de enige bergplaats voor deze offer of votiefmunten.

Er zijn getuigenissen van geldofferanden in de verbindingslas van kiel en voor- of achterstevan of onder bepaalde spanten. In al die gevallen ging het om moeilijk bereikbare plaatsen, van onderdelen die belangrijk waren bij de bouw van het schip.

Gedurende de delvingswerken voor de Londense «Country Hall» in 1910 werden twee muntstukken gevonden onder de spanten van een Romeins schip dat diep in het slijk zat van South Bank. De munten waren geslagen in 295 of 296 na Chr.


Zorgvuldig ingepakt in een stuk zeildoek was een gouden muntstuk uit 1618 dat in de kiellas zat van een Spaans schip dat in 1810 in de Orkneys gevonden werd.

Een Schotse meester-scheepstimmerman stak, om de jaloerse zeegoden gunstig te stemmen, een gouden muntstuk in de kiellas van elk van de

*Ceremonie "Doop der Masten",  
Wij Leemansen, zonen van Neptunus, Saturnus  
en Cybele, God der Oceanen, Eén en  
stroommen, Koning der Orkanen en winden  
verklaart dat Marcour Longueville Ria  
heeft op datum van 23 november 1993 de  
masten van de Gamuda kits Lindt Maamme  
gedoopt.*

*De Commandant*  




*De Meester*  


*Munten (18F-1954) met Fortuna Godin als beloften  
werden op de mastsporen geplaatst  
(Gomance traditie)*

scheper die hij bouwde. Enkel hijzelf en de eigenaar kenden de plaats waar het geldstuk geborgen zat. Dit laatste is in de wereld van het magische een normaal verschijnsel. Om het magische effectief te beleven moest er geheimhouding bij zijn.

Wanneer men de aangehaalde gevallen analyseert onderscheidt men een dubbele intentie bij deze muntberging.

Enerszijds wilde men voor het bouwjaar, de lancering, een herbouw of een aanpassing van de masten een herdenkingsdatum vastleggen, anderszijds wilde men een offer brengen aan de zeegoden tot het verkrijgen van bescherming tegen stormen en schipbreuk of om een voordelige vaart of rijke visvangst te bekomen.

De oorsprong van dit zeer oude gebruik is waarschijnlijk te zoeken in de Griekse mythologie.

Het kan een overblijfsel zijn van een zeer oud Grieks en Romeins gebruik waarbij een dode een geldstuk in de mond werd gestoken.

De bedoeling was dat de aflijvige hiermee op zijn reis naar HADES, het hiernamaals, de tol kon betalen opdat deze hem over de rivier de STYX zou brengen. Hij die geen

geldstuk in de mond had moest 100 jaar op de oever van de rivier zitten wachten op een volgende gelegenheid. De nabestaanden zorgden dan ook dat ze de overledene een OBOOL (een muntstuk ter waarde van 8 cents) in de mond staken.

Dit gebruik, bij de voornoemde volkeren, vond niet alleen aan wal plaats maar ook aan boord van hun schepen wanneer ze hun doden aan de zee toevertrouwden.

Sporen hiervan vind men nog op andere plaatsen in de wereld. De Portugezen laten nog steeds een geldstuk in hun doods-kist leggen om de overtocht naar het hiernamaals te betalen. Tot over enkele jaren droegen veel van onze zeevissers nog een gouden ooring. Daar hadden ze een dubbele verklaring voor. Het moest hen een goed zicht geven, maar anderszijds willen ze iets van waarde bij zich hebben ingeval zij op zee verdrinken. Als ze ergens aanspoelden kon hiermee hun begrafenis betaald worden. Zoals blijkt uit het voorgaande heeft zich dit gebruik door de eeuwen heen gehandhaafd. Misschien mogen we hieruit, voorzichtig, afleiden dat de mens, ondanks alle moderne technieken, niet zoveel veranderd is.

**Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen.**



# MARITIEM PANORAMA

## DE OOSTENDSE HAVEN IN 1993

Voor de Oostendse haven was 1993 een jaar vol controversen. De perikelen omtrent de realisatie van het renovatieproject en die over de toekomst van R.M.T. waren inderdaad de markantste feiten van het voorbije jaar. In deze context werden evenwel belangrijke beslissingen genomen, die determinerend zullen zijn voor de toekomst van het havencomplex.

**N**a ruim 5 jaar palabers en studiewerk kwam op 18 april '93 eindelijk het principiële akkoord van de Vlaamse regering voor de realisatie van het Oostendse havenrenovatieplan. Leggen we vooral de nadruk op het feit dat het slechts een « principiële » goedkeuring betreft. De uiteindelijke beslissing werd inderdaad onderworpen aan twee voorwaarden.

### Renovatieplan geblokkeerd

**V**ooreerst moest de stad Oostende een managementteam oprichten die de realisatie van het havenproject zou bijsturen, rekening houdend met de nautische mogelijkheden van de haven en de omvang van de verwachte trafieken. Het vastleggen van de kredieten voor de realisatie van de eerste uitvoeringswerken zou in eerste instantie hiervan afhangen. Ondanks de talrijke kandidatuurstellingen voor de functie van havenmanager was er eind 1993 nog altijd niets beslist op dat vlak. Het immobilisme van de stedelijke verantwoordelijken bleef hoogtij vieren met als gevolg dat 8 maanden na de beslissing van de Vlaamse Executieve met de concrete realisatie van het havenplan nog niet gestart was. Wél werd er verder gewerkt aan de aanpassing van de voorhaven aan het RMT-verkeer, inzonderheid dat van de jumboferry « Prins Filip » Aanloopgeul en aanlegplaatsen werden verdiept, wrakken opgeruimd, en kaaimuren versterkt. Ook de 2de fase van deze aanpassingswerken werd op 28 november '93 aanbesteed voor een bedrag van BEF 212,5 miljoen.

Maar met de eigenlijke renovatiewerken van het havencomplex kon in 1993 dus niet gestart worden.

### Controversiële 10.000 ton-sluis

**D**e tweede voorwaarde die op 18 april '93 werd gesteld voor de realisatie van het plan, was het bekomen van een gunstig advies van een nieuwopgerichte commissie voor de bouw van een 10.000 ton-zeesluis met bijhorende industriële achterhaven. Een ongunstig advies zou evenwel de deur open laten voor een tussenoplossing, zijnde een sluis van kleinere capaciteit met aangepaste achterhaven. Eind november '93 moest deze commissie hieromtrent advies uitbrengen aan de bevoegde minister, maar bij ons weten was dat eind december nog niet gebeurd. Ook op dat punt van het renovatieproject bleef Oostende dus klem zitten in 1993. Komt de nieuwe zeesluis er ooit en krijgt de Ensorstad een nieuwe achterhaven bleef dus een open vraag. Daarom ook laaide de controverse omtrent het nut van deze realisatie hoog op in 1993. Voor- en tegenstanders bleven heel het jaar door bekeven. Het gaat immers over een investering van BEF 4,2 miljard, terwijl aan de realisatie van de achterhaven nog geen prijskaartje hangt.

### RMT met Sally Line

**N**aast de principiële goedkeuring van het renovatieplan en de controverse omtrent de praktische realisatie ervan, was het jaar 1993 ook gekenmerkt door de perikelen in verband met het voortbestaan van de



Regie voor Maritiem Transport. Zowel de toeristische als de commerciële RMT-trafiek ging gevoelig bergaf, terwijl de financiële situatie er desastreus uitzag.

Het poolakkoord met P & O verviel eind 1993 en dit was een reden temeer om de toekomst van RMT eens ernstig onder de loep te nemen. Wordt het akkoord verlengd met verhuis naar Zeebrugge, komt er een nieuwe partner, gaat RMT voortaan autonoom opereren of wordt ze eenvoudig weg opgedoekt? Ook hier laaide de controverse hoog op tot uiteindelijk eind september de beslissing viel: vanaf 1 januari 1994 gaat RMT samen met Sally Line op Ramsgate varen en komt er een einde aan de legerendarische Oostende-Doververbinding.

## Hoopvol naar 1994

**I**n afwachting hiervan wordt de voorlopige balans van de RMT-trafiek voor 1993 opgemaakt. Het aantal vervoerde passagiers bereikte amper de 1,8 miljoen, zijnde een daling met 14% t.o.v. 1992. De regressie bij de toeristische voertuigen was met - 4% minder scherp afgetekend, terwijl de commerciële ro/ro-trafiek met ruim 14% terugzakte. Het allerlaatste samenwerkingsjaar tussen RMT en P & O eindigt aldus in mineur.

In de handelshaven onder stadsvoogdij zag de situatie er beter uit in 1993. Sally Line, die met 2 ro/ro-vrachters op Ramsgate opereert, realiseert zowat 88.000 units, zijnde ca. 10% meer dan in 1992. Deze trafiek vertegen-

woordigde ongeveer 58% van de globale goederenoverslag in de handels-haven. Ondanks een duidelijke daling van de markt op de Kanaalverbindingen is deze rederij er evenwel in geslaagd haar aandeel in deze trafiek te verstevigen.

Dit heeft voor gevolg dat de globale goederenoverslag in de Oostendse handelshaven met zowat 9% steeg in 1993 en aldus ca. 3,4 miljoen ton totaliseerde. Dit havengedeelte blijft het beslist goed doen, wat pleit voor een spoedige start van het renovatieplan. Dit is de grote verwachting voor 1994, alsook het succes van de nieuwe Oostende Lines.

H. Rogie

# HANDELSHAVEN HAALT RECORDCIJFERS

Nu de eindcijfers 1993 gekend zijn, maken wij de balans op van de Oostendse zeegoederentrafiek. Er dient een onderscheid gemaakt tussen de cijfers van de handelshaven onder stadsvoogdij, en die van de RMT-haven beheerd door de federale regering. Wij starten met het overzicht van de handelshaven.

Ondanks de economische recessie en de daaruit voortvloeiende regressie van het maritieme goederenverkeer, is de Oostendse handelshaven in 1993 erin geslaagd haar vrachtrafiek met liefst 13,3% op te voeren om alzo het absoluut record van 3.417.055 ton te halen.

In 1992 waren ook al topcijfers geboekt toen de haven voor het eerst in haar geschiedenis de kaap van de 3 miljoen ton overschreed en aldus een groeiritme van 12,7% afdruckte. De handelshaven onder stadsvoogdij doet het dus bijzonder goed de laatste jaren ondanks haar verouderde infrastructuur en het gebrek aan degelijk beleid vanwege de Oostendse overheid.

Deze prestatie is des te merkwaardiger, daar onze drie andere zeehavens negatieve cijfers afdruckten voor 1993. Zo leed Antwerpen een licht verlies van 1,5%, terwijl Gent een achteruitgang van 3% kende. Zeebrugge verloor zelfs 6,8% van zijn trafiek door de verminderde behandeling van bulkgoederen.

## Sally Line toonaangevend voor Oostende

**Z**o de Oostendse handelshaven opnieuw in de lift zat, was dit andermaal te danken aan de uitzonderlijke prestaties van Sally Line die vanuit de terminal aan de Diepwaterkaai op Ramsgate opereert. Met 2 ro/ro-vrachter werden dagelijks 3 overvaarten in beide richtingen verzekerd.

Dank zij een efficiënt management slaagde deze rederij erin niet minder dan 2.009.284 ton ro/ro-goederen te vervoeren op de relatie Oostende-Ramsgate in 1993. Dit was 20,4% meer dan het jaar voordien, wat beslist een merkwaardige groei is wanneer men bedenkt dat de vrachtrafiek op de Kanaalroutes bijzonder te lijden had onder de economische recessie.

Inderdaad, Zeebrugge haalde in 1993 slechts 5,2% winst qua ro/ro-vrachten ondanks de grote diversificatie van deze trafiek aldaar. Noteer overigens dat het openstellen van de nieuwe autosnelweg langsheen de Noordfranse



kust een groot deel van het begeleide vrachtwagenverkeer naar Calais heeft afgeleid. Deze haven boekte immers een groei van liefst 17% qua ro/ro-trafiek. Dit verklaart ook waarom de Oostendse Sally Line in 1993 «slechts» 20,4% winst haalde tegenover 22,9% in 1992.

Hoe de Oostende-Ramsgatelijn in detail evolueerde in 1993 vatten we samen in tabel I hieronder. Uitgedrukt in vrachteenheden beliep deze tonnage 88.154 units, hetzij zo'n 6% meer dan wat RMT dat jaar realiseerde. De kleine Oostendse vloot van Sally Line deed het dus merkkelijk beter dan de vier grote ferries van de zieltogende RMT.

Tabel I		
Ro/ro-1-12/1993	Absolute Hoeveelh.	Evolutie 1992/93
Aanvoer	842.983 t.	+ 19,8%
Afvoer	1.166.301 t.	+ 20,8%
<b>Totaal</b>	<b>2.009.284 t.</b>	<b>+ 20,4%</b>

Noteer nog dat de 2.009.284 ton ro/ro-goederen van Sally Line liefst 58% vertegenwoordigden van de globale trafiek in de handelshaven. Ten opzichte van het hele Oostendse havencomplex, dit is met inbegrip van de RMT-trafiek, bedroeg dit percentage 75%.

Sally Line was in 1993 dan ook toonaangevend voor de maritieme trafiek van de Ensorstad.

## Oostende, haven met toekomst

**D**at de ro/ro-trafiek toonaangevend is te Oostende blijkt andermaal uit tabel II hieronder. De grootste vooruitgang wordt inderdaad geboekt door Sally Line, terwijl de overige trafieken slechts 2,8% winst haalden in 1993. Bij aanvoer zijn dit hoofdzakelijk bouwmaterialen, petroleum- en chemische producten. Over de detaillering van deze secundaire trafieken werden door de Oostendse havenkapiteindiensten geen cijfers gepubliceerd.

Tabel II		
Oostende 1-12/1993	Absolute Hoeveelh.	Evolutie 1992/93
Ro/ro-goed.	2.009.284 t.	+ 20,4%
Andere	1.407.771 t.	+ 2,8%
<b>Totaal</b>	<b>3.417.055 t.</b>	<b>+ 13,3%</b>

Overzichtelijk bekeken haalde de Oostendse handelshaven dus het recordcijfer van 3.417.055 ton zee-goederentrafiek in 1993. Dit was liefst 402.341 ton of 13,3% meer dan het jaar voordien. Zoals blijkt uit tabel

III hieronder was de aanwinst vooral bij afvoer afgetekend:

Tabel III		
Oostende 1-12/1993	Absolute Hoeveelh.	Evolutie 1992/93
Aanvoer	2.116.814 t.	+ 9,7%
Afvoer	1.300.241 t.	+ 19,8%
<b>Totaal</b>	<b>3.417.055 t.</b>	<b>+ 13,3%</b>

Concluderend blijkt andermaal dat Oostende in hoofdzaak een ro/ro-haven is voor shortsea-trafiek. Het renovatieproject zal beslist hiermee rekening moeten houden en het havencomplex dan ook in die optiek uitbouwen. Hierbij zal extra-aandacht aan de voorhaven moeten geschonken worden nu Sally Line en RMT in pool gaan opereren vanuit dit haven-gedeelte.

Daarom ook was 1993 wellicht het laatste jaar dat handelshaven en RMT-haven elk afzonderlijk een ro/ro dienst uitbaatten. De 147 jaar oude Oostende-Doverlijn werd immers op 31 december opgedoekt en de ro/ro-trafiek zal voortaan uitsluitend op Ramsgate worden geconcentreerd. Voor de Oostendse vrachtrafiek zal dit beslist een nieuwe impuls betekenen. Daarom ook zal 1994 een keerpunt zijn in de geschiedenis van het Oostendse havengebeuren.

H. Rogie



"UIT SYMPATHIE"



# EINDBALANS OOSTENDE-DOVERLIJN IN HET ROOD

Voor RMT was 1993 het laatste exploitatiejaar van de Oostende-Doverlijn.

De eindbalans van deze legendarische veerdienst ziet er helaas niet rooskleurig uit. Zowel toeristische als commerciële ro/ro-trafiek leden opnieuw verlies. Erg spijtig was het dat deze 147 jaar oude lijn in mineur aan haar einde moest komen.

Voor de toeristische trafiek was 1993 beslist een slecht jaar voor RMT. Ruim 301.000 passagiers zegden dat jaar de Oostende-Doverlijn vaarwel en kozen voor een snellere Kanaalovertocht, hoofdzakelijk vanuit Calais. Alzo daalde het aantal vervoerde passagiers met 13,8% tot 1.868.244, hetzij een terugval tot het peil van 1991. Dit cijfer steekt schril af tegen de ruim 2,5 miljoen passagiers die RMT in haar topjaren boekte. Het laatste exploitatiejaar van de Oostende-Doverlijn eindigde aldus in mineur.

Tabel I		
Passagiers 1-12/1993	Aantal	Evolutie 1992/93
Ferries	1.580.973	- 13,7%
Jetfoils	287.271	- 14,1%
<b>Totaal</b>	<b>1.868.244</b>	<b>- 13,8%</b>

## Voor betere treinverbindingen

Nóteren we dat dit verlies gelijkmatig verdeeld was over ferry- en jetfoilverkeer. De ingebruikneming van de jumboferry «Prins Filip» leverde blijkbaar het verhoopte resultaat niet, terwijl ook het succes van de jetfoils bergaf ging. Dit is een eerste conclusie die wij uit de cijfers voor 1993 kunnen trekken.

Een tweede vaststelling betreft het groot verlies aan voet- en treinpassagiers. Net als de vorige jaren waren het vooral die reizigers die RMT vaarwel zegden in 1993. Inderdaad, zoals tabel II ons aantoonst, ging het aantal toeristische voertuigen met slechts 6,2% achteruit. De gemotoriseerde passagiers haakten dus in veel mindere mate af.

Tabel II		
Toer. voertuigen	Aantal	Jaar-evolutie
1992	299.077	+ 30,8%
1993	280.447	- 6,2%

Uit deze vaststellingen zijn beslist lessen te trekken voor de nieuwe lijn op Ramsgate. Zo moet ondermeer bijzondere aandacht geschonken worden aan de internationale treinverbindingen van en naar Oostende. Daarom ook dient onverwijld werk gemaakt van een directe aansluiting op het Europese TGV-net. Onze twee kusthavens moeten immers zo nauw mogelijk betrokken worden in de nieuwe verkeersstromen die zullen ontstaan na de opening van de Kanaaltunnel.

## Gebrek aan degelijk management

Wat nu de commerciële ro/ro-trafiek betreft, merken wij dat RMT in 1993 zware verliezen leed. Partner P & O Ferries zag het poolcontract naar zijn einde lopen en begon dan ook campagne te voeren om de vrachtklanten van RMT naar Zeebrugge en Calais te lokken. Dit resulteerde in een verlies van 12,7% voor de Oostende-Doverlijn zoals blijkt uit tabel III.

Tabel III		
Ro/ro-traf.	Aantal trailers	Jaar-evolutie
1992	94.632	+ 1,3%
1993	82.427	- 12,7%

Nu RMT met nieuwe partner Sally Line opereert, kan het vrachtverkeer aan boord van de RMT-ferries een relance kennen. Maar daarvoor moet Ramsgate tot volwaardige ro/ro-haven worden uitgebouwd met daarbij aangepaste toegangswegen. Ook zou RMT over een zuivere ro/ro-vrachter moeten beschikken om uitzonderlijke en gevaarlijke ladingen te kunnen vervoeren nu de Chunnel operationeel wordt.

Concluderend is dat duidelijk dat het laatste dienstjaar van de Oostende-Doverlijn in mineur eindigde zowel wat betreft de toeristische als de commerciële ro/ro-trafiek. RMT heeft zich niet weten aan te passen aan de noden van het moderne Kanaalverkeer en miste ook een degelijk management. Voeg daarbij dat het begrip «maritiem België» bij onze beleidsverantwoordelijken onbekend is, en hiermee is dan ook alles gezegd.



## Sic transit gloria mundi

**H**et opdoeken van de Oostende-Doverlijn betekent ook het einde van de 8 jaar lange samenwerking met P & O. In 1986 ging onze staatsrederij in pool werken met Townsend-Thoresen, dat kort daarop door P & O werd opgeslorpt. Op 31 december 1993 kwam dan ook een einde aan deze samenwerking.

Deze periode was voor RMT niet bepaald renderend. Inderdaad, in die jaren 1986-93 slonk de passagierstrafiek globaal met 23%, terwijl het ro/ro-verkeer met 42% afslankte. Ook het marktaandeel van RMT op de Kanaalroutes ging in deze periode gevoelig achteruit. Kortom waren het beslist erg sombere jaren voor onze staatsrederij.

Het doek is nu gevallen over de Oostende-Doverlijn. Een legendarische veerdienst, die over heel Europa heel wat bekendheid oogsste sedert 1815, is nu voor goed verdwenen. Sic transit gloria mundi...

H. Rogie

# VOOR BELGISCHE ZEEVISSERIJ WAS 1993 EEN RAMPJAAR

Voor de Belgische zeevisserijsector was 1993 beslist een rampjaar. De economische recessie in West-Europa, het strengere visserijbeleid van de EG, en de verhoogde import uit derde landen deden de prijzen in die mate dalen dat de visserijactiviteiten voor vele reders en vissers onrendabel werden.

**D**e toestand werd inderdaad onrendabel en onhoudbaar voor vele reders. Niet minder dan 31 aanvragen voor sloping werden in 1993 ingediend. Zo'n 15 onder deze werden ingewilligd. Dit had voor gevolg dat ons vlootbestand tot 181 bemande eenheden slonk, hetzij ongeveer 10% minder dan in 1992. Deze vloot totaliseerde 101.500 PK. Ruim de helft van de vaartuigen, met name 102 eenheden, waren te Zeebrugge geregistreerd.

## Verlaagd rendement

**D**it alles had uiteraard zijn weerslag op de produktiviteit de zeevisserij. Inderdaad, volgens voorlopige cijfers daalden de aanlandingen in eigen havens met 7,2% tot amper 22.859 ton. Deze produktie was het vangstresultaat van een 11%-geringere activiteit in zeedagen. Vooral pelagische en demersale vissoorten daalden fel. Ook de besomming hieraan gekoppeld ging achteruit. Zo was 1993 goed voor slechts BEF 2,285 miljard, zijnde 3% minder op jaarbasis. Hierbij dient genoteerd dat hoe langer hoe meer vaartuigen hun vangsten in vreemde havens gaan lossen, waar

ze betere prijzen krijgen. Inderdaad, niet minder dan 38% van onder Belgische vlag gevangen vis werd in buitenlandse havens verhandeld in 1993. Eén vierde van op Belgische quota gevangen vis werd in Nederland verkocht.

Daarom gingen stemmen op om de verkoop op eigen veilingen in de toekomst te verhogen. Thans is het zo dat de verleende vismachtiging de verplichting inhoudt van minstens éénmaal per drie maanden de vangst in eigen havens te verkopen. De reders zouden door het Vlaams Gewest verplicht moeten worden de frequentie van deze lossingen te verhogen. Aldus zou de concurrentie van buitenlandse havens vanaf 1994 gevoelig afgeremd worden.

## Afbouwbeleid onhoudbaar

**N**aast de afslanking van de vloot, het verminderd rendement van de visserijactiviteiten en de concurrentie van buitenlandse havens was er in 1993 ook nog het probleem van het bemanningstekort. De zeevisserij trekt de jongeren niet meer aan en de vissersscholen lopen dan ook leeg. Daarom zullen de 4 bestaande



scholen tot de helft worden gereduceerd en het zeevisserijonderwijs gehervardeerd.

Tenslotte betekende 1993 ook de verdere teloorgang van onze scheepsbouwindustrie gespecialiseerd in de bouw van vissersvaartuigen. Het vlootbeleid van de EG laat enkel de bouw toe van vervangingsschepen, terwijl de provincie West-Vlaanderen de nadruk ging leggen op de modernisering van bestaande kustvaartuigen door het opdrijven van het scheepskrediet hiertoe.

De Europese afbouwpolitiek die sinds 1985 gevoerd wordt, treft vooral de kleine vloten en dit werd in het voorbije jaar bijzonder scherp aangevoeld door de Vlaamse reders. Ook de aanverwante bedrijven werden hierdoor zwaar getroffen, wat de toestand in de hele visserijsector effenaf onhoud-

baar en onaanvaardbaar maakte. Op alle vlakken was 1993 beslist een rampjaar.

### Voor een leefbare vloot

**H**et enige lichtpunt in dit duister jaar was de principiële aanvaarding door de EG van de «benedengrens» voor onze visserijvloot. Dit vergt enige uitleg. Het meerjarig oriëntatieprogramma 1993-96 voorzag de afslanking van de Belgische vloot tot 17.992 BT, wat een reductie van minstens 1/3 betekende. Alzo zou ons vlootbestand tot 130 vaartuigen herleid geweest zijn. De verdere leefbaarheid van de hele visserijsector kwam hiermee dan ook in het gedrang.

Na intens lobbywerk door de Rederscentrale en het departement van

Landbouw besliste de Europese Commissie op 22 november 1993 het meerjarig oriëntatieprogramma aan te passen. Als maximale vlootomvang werd voor ons land 21.000 BT en 92.000 PK vooropgesteld, wat de toekomst van de vloot enigszins zou garanderen.

Het is nu afwachten of men effectief die weg zal opgaan en onze beleidsmensen hun verantwoordelijkheid zullen opnemen om de belangen van de visserijsector te verdedigen. Aldus zou de sector nog toekomst kunnen hebben. Maar hiervoor zouden 's lands verantwoordelijken een efficiënt maritiem beleid moeten voeren en zou ook de jeugd aangemoedigd moeten worden om niet langer het beroep van visser te negeren.

**H. Rogie**



#### ASBAK

Glazen asbak met embleem van de Zeemacht.

Prijs: 100,- fr.

*Wegens grote breekbaarheid worden de asbakken niet verstuurd, maar kunnen aangekocht worden op de dienst NEPTUNUS.*

#### AANSTEKER

Namaak ZIPPO-aansteker

Prijs: 250,- fr.

Portkosten: 35,- fr.



# DE HAVEN VAN NIEUWPOORT IN 1993

Voor de kleine zeehaven aan de IJzermonding was 1993 een jaar van wisselende kansen.

Zo kende de handelstrafiek er een lichte heropflakking met 4,1% meer aanvoer.

Daarentegen leden de visserijactiviteiten verliezen qua aanvoer. Zo'n 14,1% minder vissoorten werden er aangeland, terwijl de globale besomming evenwel met 1,4% lichtjes vooruitging.

In de handelshaven, daar waar de trafiek afgestemd is op de aanvoer van zandwinningsprodukten, werd in 1993 globaal 708.647 ton zeegoederenverkeer geboekt. Ten opzichte van het jaar voordien was dit een meerwaarde van 4,1%. Wanneer men echter vergelijkt met het topjaar 1988 was dit nog een verlies van 21%. Toen had Nieuwpoort bijna 1 miljoen ton zeegoederenverkeer afgedrukt.

In 1988 kwam immers de wegverbinding Nieuwpoort Bad - E 40 tot stand, waarvoor een grote hoeveelheid zandprodukten via maritieme weg aangevoerd werd. Het jaar daarop waren deze werken beëindigd, wat een gevoelige daling van de aanvoertrafiek voor gevolg had. Met de heropflakking van de activiteiten in de bouwsector vanaf 1990, kwam er weer schot in de trafiek. Deze positieve trend zette zich verder voort in 1993, wat de gunstige resultaten verklaart. Stippen we aan dat de 708.647 ton goederenverkeer gerealiseerd in 1993 het resultaat was van 689 aanlegbeurten van zeeschepen, hetzij 4% meer dan in 1992. Deze schepen zijn baggerboten van het estuarium-type, die zand- en grindsoorten in de zuidelijke Noordzee baggeren om die aan de terminal van de n.v. Nieuwpoortse Handelsmaatschappij te komen lossen.

Deze terminal, vrij rudimentair qua infrastructuur, is gelegen op de rechteroever van de IJzer, rechtover de vismijn. Van daaruit worden de grindsoorten per vrachtwagen naar het onmiddellijke achterland vervoerd. In 1988 werden plannen ontworpen om deze terminal uit te breiden en te moderniseren, maar tot nu toe bleven deze projecten in de mappen steken.

Hoe de aanvoer van deze bouwmaterialen in 1993 gediversifieerd waren, vatten we samen in tabel I hieronder. Stippen we hierbij aan dat dit patroon ook typisch was voor de voorbije jaren. Andere trafieken zijn er dus niet bijgekomen.

Tabel I		
Product	Schepen	Ton
Zeezand	469	451.336
Grint	198	242.447
Rijnzand	21	14.070
Schelpen	1	794
<b>Totaal</b>	<b>689</b> (+ 4%)	<b>708.647</b> (+ 4,1%)

Hoe de trafiek in de handelshaven van Nieuwpoort evolueerde tijdens de laatste tien jaren, resumeren wij a.d.h. van tabel II hieronder. Piekjaar was 1988 door de werken aan de E 40.

Tabel II		
Jaar	Hoeveelheid	Jaarevolutie
1984	265.978 t.	- 20%
1985	369.119 t.	+ 47%
1986	449.027 t.	+ 21%
1987	545.612 t.	+ 21%
1988	904.670 t.	+ 65%
1989	620.177 t.	- 31%
1990	670.736 t.	+ 8%
1991	689.696 t.	+ 3%
1992	680.551 t.	- 1%
1993	708.647 t.	+ 4%



## Zeevisserij-activiteiten regressief

**Q**ua zeevisserij was 1993, net als de twee vorige jaren, weinig hoopgevend voor Nieuwpoort. De aanvoer daalde vorig jaar immers met 166 ton en tot 1.014 ton, wat een min-waarde was van 14,1%. Aanvankelijk was er in 1993 een mindere quotaregeling voor de tongaanvoer en dat had een vrij negatieve weerslag op de totale aanvoer. Ook de voor- en najaarstormen hielden de kleine Europkotters van Nieuwpoort aan de kaai. Tenslotte slonk ook het vlootbestand met de aanvraag van beëindigingspremies.

De haringaanvoer in 1993 was een flopper, maar de garnaalvangst zorgden voor de nodige compensatie. De quotaruil van tong en pladijs later in het jaar bracht ook enig soelaas zodat de tongvisserij tot eind december '93 kon bedreven worden.

Dit laatste had een positieve weerslag op de bruto-besomming die in totaal 116,4 miljoen BEF bedroeg in 1993. Dit was zo'n 1,6 miljoen BEF meer dan in 1992, hetzij 1,4%. Gelet op het inflatieritme was dit beslist geen schitterend resultaat. De visserijactiviteiten van Nieuwpoort boeren achteruit en de toekomst ziet er zeker niet rooskleurig uit. Aldus samengevat in tabel III.

Tabel III		
Nieuwpoort 1-12/1993	Hoeveelh.	Evolutie 1992/93
Aanvoer	1.014 t.	- 14,1%
Opbrengst	116,4 milj.	+ 1,4 %



H. Rogie

## IN MEMORIAM



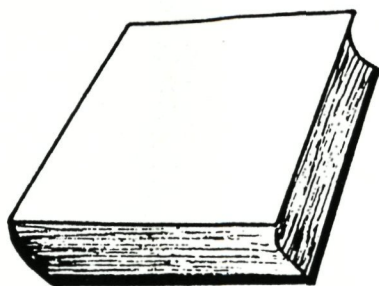
Commandant Albert Julien HUBERT

Veuf de Marie-Flor ZEEGERS

Capitaine au long cours  
Administrateur Directeur Général Honoraire de la  
Compagnie Maritime Belge  
Président Honoraire de l'Union des Armateurs Belges  
Président Honoraire de l'Union de Remorquage et Sauvetage  
Combattant Marin  
Doyen d'honneur émérite du travail  
Commandeur de l'Ordre de la Couronne  
Officier de l'Ordre de Léopold  
Officier de l'Ordre de Léopold II  
Croix de Guerre Belge 1940  
Croix de Guerre Française avec étoile d'argent  
The Atlantic Star  
The 1939-45 Star

né à Auderghem le 10 août 1910 et entré  
dans la paix éternelle  
à Mozet, le 19 janvier 1994.





# BOEKBESPREKING

## 1994 FAIRPLAY WORLD PORTS DIRECTORY FEATURES COLOUR ATLAS

### New Ports Guide Is Available in Printed or Computer Format

**T**he 1994 edition of the World Ports Directory, just released by Fairplay Publications Ltd., includes a new section with over 100 colour maps showing the location of all ports listed in the guide.

Now in its 45th edition, the Fairplay World Ports Directory is the industry's most comprehensive source of information on port facilities, containing complete details on some 2,500 ports and major waterways/canals worldwide and over 10,000 useful addresses for port authorities, operators, agents, towage companies, repairers and bunkerers. As with the 1993 edition, this year's World Ports Directory includes port dues and charges from around 650 ports, listing vessel and harbor dues, berthing and mooring dues, wharfage

and commodity dues, pilotage, towage and water charges.

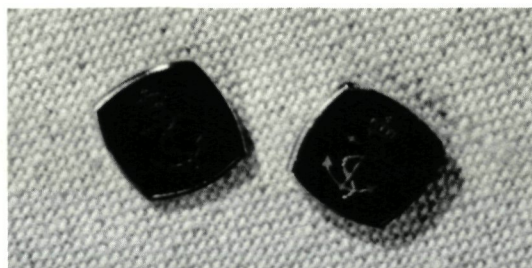
The World Ports Directory is available in printed format as an 850-page volume, or as a computer software package called «Seabase - Fairplay World Ports». The colour maps are included in both the printed and computer formats.

More than 30 fields of information are presented for each port. These include geographical data, maximum draft, weather, tides, pilotage, radio/VHF, entry restrictions, towage, working hours and holidays, port authority/operators and agents, port facilities, nearby railway and airport connections, hospitals, consuls, bunkering, berthing facilities, repairs, storage and warehousing and cranes, as well as port dues and tariffs.

Cover price for the printed directory is UK£120 or US\$210. The Seabase World Ports software package sells

from UK£285 or US\$495. Copies of either may be ordered, with payment, from Fairplay Publications Ltd., P.O. Box 96, Coulsdon, Surrey CR5 2TE, United Kingdom, or from Fairplay's North American Office (P.O. Box 354, Germantown, New York 12526, U.S.A.) or Asian Office (200 Cantonment Road, 05-01 Southpoint, Singapore 0208).

Fairplay Publications Ltd. is an international publishing and information services company based in the United Kingdom. The company publishes the marine trade journal Fairplay International Shipping Weekly and a wide assortment of specialized books and directories for the world maritime industry. Fairplay also provides computerized information products and services for the shipping industry, including ship and port databases, specialist reports, data analysis, ship broking systems and marine marketing analysis systems.



Pin: 120,- BEF + 35,- BEF portkosten  
frais d'envoi



# Nachten op Zee

**E**ddy Serie, gewezen schipper-eigenaar van de 0.142 «Hermes» heeft het aangedurfd een boek te schrijven over zijn jarenlange leven en werk in de kustvisserij. Er zijn nog meer schrijvers te Oostende zoals Karel Jonckheere, Gaston Duribreux, Daan Boens en andere die wat over het vissersleven hebben geschreven. Maar bij ons weten was er tot nu toe geen enkele Oostendse auteur die in zijn leven zelf visser was. Serie is de eerste. De eerste zijn dat is dan ook baanbreker zijn. Misschien krijgt hij nu wel navolging want een gewezen schipper zei me terwijl hij monkelde in zijn baard: «Ik zou ook wel een boek kunnen schrijven» «Mijn leven te Brixam» en dat zou zeker boeiend zijn.

Wat Eddy zelf zegt in zijn voorwoord van het boek laten we hier kort volgen: «*Het is niet mijn bedoeling memoires te schrijven. Mijn bedoeling*

*met dit boek, is de mensen te vertellen hoe het er zo een beetje aan toe ging in de Vlaamse kustvisserij van de laatste helft van de twintigste eeuw. Ik denk ook dat er vandaag voldoende mensen geïnteresseerd zijn te weten hoe het er aan toe gaat in onze Vlaamse visserij en in het bijzonder de Oostendse kustvisserij. Ik ben een beginnende in het boeken schrijven maar niet in het vissen. Misschien vindt U in mijn verhaal, het verhaal van de waarschijnlijke teloorgang van de kustvisserij, terug. Zonder pessimistisch te zijn, zou ik durven zeggen dat er iets moet veranderen, wil deze kustvisserij niet verloren gaan. Ook door het gevoel van het mogelijks verloren gaan van de kustvisserij kwam dit boek tot stand».*

Eddy zette zich achter zijn schrijftafel in juni 1990, maar had al in 1969 een hoofdstukje neergepend. U ziet,

hij kan het schrijven niet laten en sedert de 0.142 gesloopt werd is hij ook aan het schrijven gegaan voor het Visserijblad. De Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium is uitgever van het boek «Nachten op Zee» en Eddy Serie tevens bestuurslid van deze vereniging, staat de mogelijke opbrengst volledig af ten voordele van de Vriendenkring Noordzee-Aquarium.

Voorintekenen kan ook. Dit gebeurt door 450 frank te storten op rekening 280-0706209-86 van de vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende.

Het boek wordt officieel voorgesteld op 18 maart 1994 te 19.30 u. in de Stedelijke Visserijschool John Bauwens. Voorintekenaars worden uitgenodigd.



## *Foulard pour dames* Damessjaal «Belgian Navy»

450,- BEF + 35,- BEF portkosten

450,- BEF + 35,- BEF frais d'envoi.



## NICE TO KNOW

### WE'LL MEET AGAIN 50° VERJAARDAG VAN DE LANDING IN NORMANDIË

**O**p 6 juni '94 zal het 50 jaar geleden zijn dat de geallieerde troepen door de landing in Normandië het einde van WO II inluiden. Om deze verjaring plechtig te vieren werd in samenwerking Stad Oostende een reuze programma uitgebouwd. Het wordt een veertiendaagse samengesteld uit de meest uiteenlopende evenementen maar allen onder één grote noemer, de herinnering aan toen.

Zo is er op 21 mei een grote TV-happening gepland, in en rond het Casino-Kursaal van Oostende. Diverse artiesten lenen hun medewerking aan dit spektakel maar als top of the bill verwacht men niet minder dan Ere-gaste de Dame Vera Lynn.

De jubileumviering sluit af op 4 juli met een vlootshow waarbij gemikt wordt op een talrijke deelname van buitenlandse gasten.

's Namiddags is er een vliegparade voorzien met para-drop. De vele tentoonstellingen, optredens en attracties zullen voor de vele bezoekers een onvergetelijke herinnering worden. De barre omstandigheden en hoop op betere tijden van toen - we'll meet again - alvast te noteren.

### VLAAMSE MARITIEME RUILVERENIGING KIEST NOORDERTERRAS ALS THUISHAVEN

De op 2 september 1992 opgerichte Vlaamse Maritieme Ruilvereniging vzw heeft sedert begin dit jaar een nieuwe thuishaven.

Voortaan zullen de maandelijkse beurzen plaatshebben in het Noorderterras vlakbij de Schelde.

Voordien vond de vereniging een onderdak in Mini Antwerpen.

De Vlaamse Maritieme Ruilvereniging groepeerde nu al een tachtigtal leden, die een meer dan doordeweekse belangstelling hebben voor alles, wat maar enigszins onder de noemer «maritiem» onder te brengen is: maquettes, foto's, postzegels, brochures, postkaarten en noem maar op.

De vereniging groeide trouwens uit de unieke fotocollectie van Leo Van

Ginderen, die nagenoeg alle schepen ter wereld (zeilschepen, koopvaardij-schepen, oorlogsbodems) in zijn archief heeft steken.

De doelstellingen van de vereniging zijn tweërlei. In de eerste plaats wil ze in brede kringen belangstelling wekken voor alles wat met de maritieme wereld te maken heeft. In de tweede plaats wil ze alle verzamelaars en geïnteresseerden bij mekaar brengen.

Alhoewel op de ruilbeurzen alle onderwerpen aan bod kunnen komen, wil de vereniging zich toch niet specialiseren in één bepaald onderdeel.

### Tijdschrift

Elke eerste zaterdag van de maand komen leden en belangstellenden bijeen van 13 tot 17 uur in het Noorderterras, Jordaenskaai 27, Antwerpen (tel. 03/226.79.06). De eerstvolgende bijeenkomsten hebben plaats op 2 april, 7 mei en 4 juni. Op deze bijeenkomsten is iedereen welkom. Leden betalen 300 fr. lidgeld. Daar komt nog eens 200 fr. bij voor het boeiende en leerrijke tijdschrift, dat viermaal per jaar van de persen rolt.

### OPTIMISME IN MARITIEME INDUSTRIE

De onlangs in de RAI gehouden 26e internationale maritieme tentoonstelling en 8e binnenvaarttentoonstelling Europort 93 heeft 36.714 bezoekers getrokken. Op de tentoonstelling was sprake van een optimistische stemming. Na enkele mindere jaren verwacht men in de maritieme industrie een kentering.

### Eén op drie bezoekers met aankoopplannen

Uit de resultaten van de bezoekersenquête blijkt dat één op de drie bezoekers de tentoonstelling bezocht met concrete aankoopplannen. Bij 45% van hen ging het om aankopen boven de f 100.000,-. Ruim de helft van de bezoekers gaf aan direct betrokken te zijn bij aankoopbeslissingen. Voor een op de drie bezoekers vormt het bezoek aan een dergelijke vakbeurs het belangrijkste middel om zich op het aanbod te oriënteren.

De meeste belangstelling ging uit naar voortstuwingsmotoren, navigatieapparatuur en scheepsuitrustingen. Ook de aanbieders van scheepsnieuwbouw

en elektrotechniek mochten zich in grote belangstelling verheugen.

### DE «SISA COAST RACE», 1994

#### 1991:

Studenten van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen pakken uit met een bescheiden eerste editie van de «Nautical College Cup».

#### 1992:

De «Nautical College Cup» vindt een hoofdsponsor, «SISA SOFTWARE», Internationale Financiële Software, 25 deelnemers, storm maar toch een geslaagde wedstrijd. De «SISA COAST RACE» wordt de openingswedstrijd van het seizoen.

#### 1993:

30 deelnemers, potdichte mist, uitgestelde start laatste deelnemer komt na middernacht in Breskens aan.

#### 1994:

De openingswedstrijd van het seizoen, de derde editie van de «SISA COAST RACE», de «Nautical College Cup»

Ditmaal een volledig veranderd parcours, Oostende-Breskens wordt ingeruild voor Nieuwpoort-Nieuwpoort. Dit jaar wordt het een echte Coast Race.

### De «SISA COAST RACE» 1994 is een samenwerking tussen

— de Hogere Zeevaartschool vertegenwoordigd door de studentenvereniging Argonaut.

— de Nautical College Club, een VZW bestaande uit ex-leerlingen van de Hogere Zeevaartschool die tot doel heeft de continuïteit van de «Nautical College Cup» te waarborgen.

— De hoofdsponsor, SISA SOFTWARE, het Internationale Financiële Software Pakket.

— Sailing Team, een groep Belgische zelfreks, die met een intensief programma begonnen zijn rondom zeilen.

— A-BOM Advertising By Other Means, Interactieve Multimedia in de Communicatiesector

— De PUNCH Casino Knokke.

— Het KYCN, Koninklijke Yacht Club Nieuwpoort, die zijn accommodatie ter beschikking stelt.



— Het KBYV, Koninklijk Belgisch Yachting Verbond, die borg staat voor de wedstrijdleiding.

**Voor verdere informatie, kan je altijd terecht bij:**

NAUTICAL COLLEGE CLUB,  
Michel Persoons,  
Kon. Astridlaan 97/10  
B-8200 BRUGGE 2  
Tel. + 32(0)50/39.33.36.  
Fax: + 32(0)50/39.33.04.

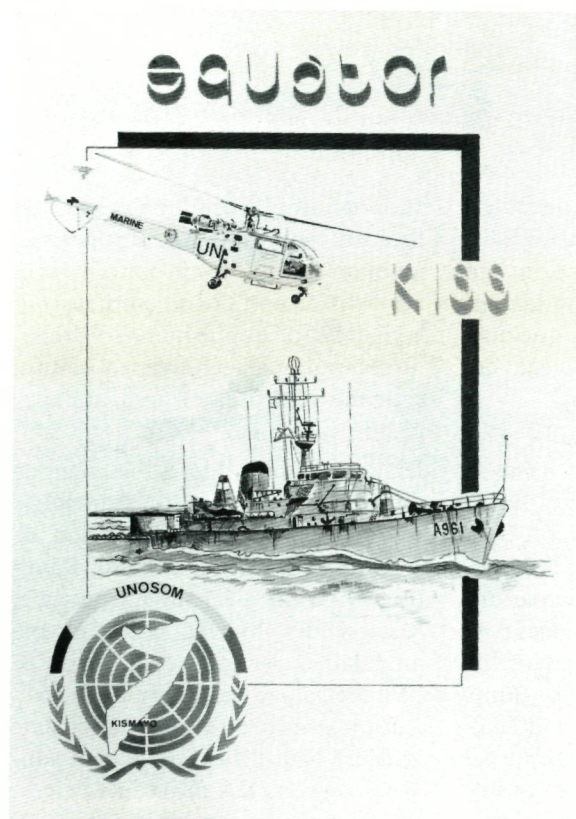
## **DE MILITAIRE VRIENDENKRING REGIO ROESELARE STELT ZICH VOOR**

Halfweg 1993 werd het initiatief genomen een militaire vriendenkring op te richten. De oorspronkelijke bedoeling was de leden te werven in de regio Roeselare, maar gezien de interesse van veel personen buiten deze regio, besloten we de leden te werven in de hele provincie West-Vlaanderen. Alleen de naam behielden we, daar alles eigenlijk ontstaan was in het Roeselaarse.

De kern van de Vriendenkring komt maandelijks bijeen.

Sommigen onder de leden vertegenwoordigen vrijwillig en belangeloos hun wapen of macht op georganiseerde eerbetuigingen of plechtigheden in de stad en omstreken, waardoor we in groep een belangrijke aanwezigheid vormen.

Belangstellenden kunnen contact opnemen met Patrick De Meester (Bemilcom 9/2732/471 of na 19 uur op het burgernummer 051/240885) of met onze voorzitter Rony Bekaert (051/205718 of via Bemilcom 9/2630/2383). Aarzel niet en bel gerust, U en Uw familie zijn van harte welkom!



### **«EQUATOR KISS»**

In het kader van de operatie «UNOSOM» vertrok de Zinnia op 21 december 1992 vanuit Zeebrugge naar Kismayo. Deze VN-missie had tot doel humanitaire hulp ter plaatse mogelijk te maken en de vrede te herstellen ten einde de Somalische Staat te helpen heropbouwen. Gedurende geheel deze periode heeft de Zinnia logistieke en medische steun gegeven aan onze grondtroepen en heeft zó deze langdurige opdracht, op meerdere duizenden kilometers van ons land, minder lastig gemaakt.

Verlucht met vele foto's is dit 73 bladzijden tellende boek, niet weg te denken uit de bibliotheek van iedereen die interesse vertoont voor onze marine.

Een nederlandstalige of franstalige versie is af te halen mits betaling van 100,- BEF bij: ZS1/IRP - NEPTUNUS

3e en 23e Linieregimentsplein

8400 - Oostende

Tel. 059/80.66.66

of wordt opgestuurd na storting van 150,- BEF (portkosten inbegrepen)

op rekening 473-6090311-30 van

Neptunus v.z.w., Postbus 17, 8400 - Oostende



# INFO RESERVE

## LA FUSION DES ANCIENS DE BRUXELLES AVEC LES MARINS DE L'ARTOIS

**L**a Section Bruxelloise fut les 8 et 9 mai 1993 à l'honneur puisque un jumelage avec l'Association des Anciens Marins de l'Artois (France) fut signé.

Samedi 8 mai. Après avoir réuni la délégation Française, une réception à l'hôtel de ville de Bruxelles réunissait les deux délégations qui furent accueillies chaleureusement par le premier échevin M. Thielemans où le drink de l'amitié débuta la journée. Il fut suivi par la visite de Bruxelles nous conduisant directement auprès de Manneken-Pis qui pour la première fois arborait le costume des marins Français. L'après-midi fut consacrée à la conclusion et à la signature du pacte de fraternité des deux associations à bord du M903 Dufour, commandé par 1e LTZ Dob-belaere. Nombreux furent les invités appelés à cette joyeuse journée puisque nous vîmes l'Amiral de Division Verhulst, le Capitaine de Frégate Desaegeer ainsi que toutes les personnalités qui firent de ce jumelage une véritable fête d'amitié.

La journée se clôtura le soir autour d'un dîner officiel organisé par la section bruxelloise.

Dimanche 9 mai. Ce fut par une merveilleuse journée que débuta la seconde partie du jumelage. La délégation française fut invitée à déposer des gerbes de fleurs au monument du soldat inconnu suivit peu de temps après par une visite du bas de la ville qui les enchantèrent. Afin de clôturer cette magnifique journée, un déjeuner chez « Léon » fut gracieusement offert par les amis Français.



Après avoir signé le pacte de fraternité Franco-Belge unissant les deux associations, une invitation fut envoyée en Belgique invitant la délégation Bruxelloise à passer quelques jours à Bully-les-Mines, siège des Anciens Marins de l'Artois.

Le départ fut donné le samedi 9 octobre où une estafette nous accueillait au siège de l'association. Une visite du Centre Européen de la Paix à Souchez commença dès l'arrivée de la section bruxelloise et se termina par une collation bien sympathique. Des couronnes de fleurs furent déposées aux monuments aux morts de Bully. Après ces quelques minutes d'émotions, la délégation belge fut reçue par le Maire de Bully où un historique de l'association des Marins de l'Artois

fut présenté. La cérémonie du jumelage eut lieu dans une chaleureuse ambiance où il faisait bon s'y trouver. Afin de parfaire cet esprit de convivialité et de bonne humeur le repas du soir qui, malheureusement clôtura cette merveilleuse journée, fut l'apogée du jumelage.

Dimanche 10 octobre. Sur le coup de dix heures, le départ d'une nouvelle journée fut donné en direction de Boulogne sur mer où un drink d'amitié suivit d'un alléchant déjeuner à la Maison des Marins de Boulogne attendait la section Belge. Après ce déjeuner digne des disciples de Bacchus, une visite du Centre national de la Mer, Nausicäa, rendit bien songeurs certains des dirigeants belges. En effet, il est rare de voir tant de



beauté et de magnificence à la portée de tous et ce dans un cadre agréable et dépourvu de toutes structures agressives.

Triste du temps qui avance, et qui reste cependant maître de notre épo-

que, la section bruxelloise dû se résoudre à prendre l'ultime collation pour s'en aller rejoindre notre bon petit pays.

Encore pleine de souvenirs et d'images extraordinaires, la Section Bruxel-

loise se souviendra à jamais de ces quelques jours passés en compagnie d'exaltants et sympathiques marins français qui ont fait de ce jumelage une fête de fraternité et de cordialité.

Steve De Leeuw

### **Nationale Vereniging Oudgedienden Zeemacht**

Op 4 december 1993 had te Brussel de Algemene Statutaire vergadering van de Nationale Vereniging plaats. Dit gebeurt om de drie jaar met verkiezing van het volledige bestuur. Werden verkozen voor de 3 volgende jaren:

#### **Nationale Voorzitter:**

Verhulst Ludo

Osystraat 8, 2060 Antwerpen -

Tel. 03/234.25.69.

#### **Ondervoorzitter - Nederlandstalig:**

Baert Henri

Bosstraat 106, 3500 Hasselt -

Tel. 011/22.91.29.

#### **Ondervoorzitter - Franstalig:**

Falasca Alfredo

Bergensesteenweg 627, 1502 Lembeek

Tel. 02/361.34.23.

#### **Secretaris:**

De Leeuw Steve

Rue Guillaume Lekeu 28,

1070 Bruxelles

Tel. 02/520.14.24.

#### **Schatbewaarder:**

Van Nieuwenhove Jan

Weerstandlaan 32, 2660 Hoboken

Tel. 03/829.14.08.

#### **CMI Afgevaardigde:**

Lelievre Marcel

Hannuitsesteenweg 151, 3400 Landen

Tel. 011/88.37.79.

#### **Commissaris:**

Deswaene Jean-Luc

Rue des Coteaux 222, 1030 Bruxelles

Tel. 02/241.73.03

#### **Public Relations:**

Brichard Robert

Rue Theodore Decuyper 125/14,

1200 Bruxelles

Tel. 02/771.82.62

#### **Raadgevers:**

Delgoffe Vital

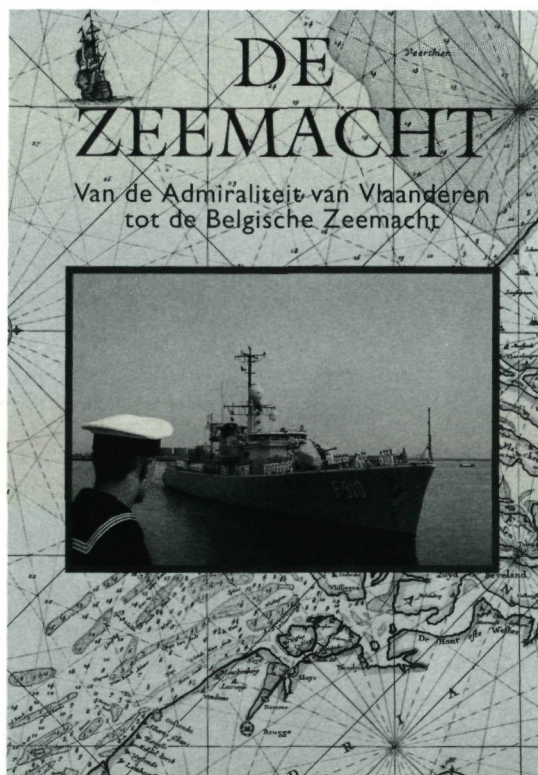
Kempische Veldweg 6, 2970 Schilde

Tel. 03/383.19.25

Vanopdenbosch Jean

Tervuursevest 158, 3000 Leuven

Tel. 016/22.86.60.



Het boek is verschenen bij Uitgeverij LANNOO te B-8700 TIELT tel. 051/42 42 72). Men kan het via NEPTUNUS (Postbus 17, 8400 Oostende, of door storting op rekening 473-6090311-30 bestellen tegen de prijs van 1.980 BEF. De luxe-uitgave, gebonden in vollinnen band met stofwikkels, telt 272 bladzijden in het formaat 290 x 250 mm.



# INFO MARINE

## Play Sure '93

**D**e tweejaarlijkse oefening «Play Sure» werd in EGUERMIN gehouden van 22 t.e.m. 26 november 1993. Deze synthetische oefening (Computer gespeeld «wargame») wordt gesponsord door CINCHAN en bestaat uit een mijnenbestrijdingsoefening ter bescherming van de aanvoerlijnen voor de versterking en bevoorrading van Europa in de Kanaalzone en de Zuidelijke Noordzee. Ongeveer honderd NATO Officieren en Onderofficieren hebben de Eguerminstaf versterkt om deze oefening te doen slagen.

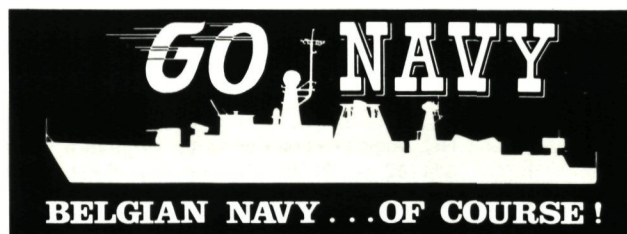
## Play Sure '93

**L**'exercice biennal «Play sure» s'est tenu du 22 au 26 novembre 1993 à EGUERMIN. Cet exercice synthétique (en fait, un jeu de guerre sur ordinateurs!) fut organisé par CINCHAN et consista en un exercice de lutte contre les mines pour la protection des voies de communication dans la Manche et dans le sud de la Mer du Nord. Ces voies de communication doivent rester ouvertes pour l'approvisionnement et le renfort de l'Europe. 100 Officiers et sous-officiers OTAN environ renforcèrent l'Etat-Major d'Eguermin pour que cet exercice pût réussir.



**ZELFKLEVER**

25 BEF  
Portkosten 16 BEF



**AUTO-COLLANT**

25 BEF  
Frais de port 16 BEF



## Royale gift door bemanning Westhinder

**O**p 1 december jl. vond voor de kinderen van de Ibis-school, dit naar jaarlijkse traditie, het St.-Niklaasfeest plaats. Het Koninklijk Werk IBIS vzw onder hoge bescherming van ZM de Koning en onder voorzitterschap van onze Ere-Stafchef van de Zeemacht Vice-Admiraal (b.d.) Vlieger Ridder A. Schlim maakt van die gelegenheid gebruik om haar deuren open te zetten voor tal van genodigden.

Directeur R. Taillaert mocht uit handen van Korvetkapitein Van de Wal een schenking speelgoed ontvangen met een totale waarde van niet minder dan 30.000,-Fr. Deze schenking werd gedaan door de bemanning van de Westhinder, een initiatief dat alle lof verdient.

## Cadeau royal de l'équipage de Westhinder

**L**e 1 décembre eut lieu pour les enfants de l'Ecole Ibis la cérémonie traditionnelle de Saint Nicolas. L'association Royale Ibis étant sous la protection de sa Majesté le Roi et sous la présidence du Chef d'Etat-Major d'honneur, le Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier Schlim, profita de l'occasion pour ouvrir ses portes et inviter un grand nombre de personnalités.

Le directeur R. Taillaert reçut des mains du Capitaine de Corvette Van De Wal des jouets en cadeau pour une somme d'environ 30.000,-Fr. Le cadeau fut offert par l'équipage du Westhinder. Une initiative qui mérite toutes les louanges.



Directeur Taillaert met een afvaardiging Westhinder.





## Belangrijk bezoek aan de Mijnenbestrijdings-school

**O**p donderdag 9 december 1993 brachten de diverse Stafchefs VS, GS, MS en ZS een bezoek aan de Mijnenbestrijdingsschool EGUERMIN te Oostende. Het bezoek met als belangrijkste activiteit een briefing met demonstratie van de simulator werden afgesloten met de gebruikelijke ondertekening van het Gulden boek.

## Visite importante à l'Ecole de Guerre de Mines

**L**e 9 décembre 1993, les divers chefs d'état-major VS, GS, MS et ZS rendirent visite à l'Ecole de Guerre des Mines d'Oostende. Cette visite avait pour but la présentation avec démonstration du nouveau simulateur. Elle fut clôturée par la signature du Livre d'Or.



Op de foto v.l.n.r. GS - Luitenant-Generaal J. Berhin; VS - Luitenant-Generaal Vlieger Ir. G. Vanhecke; MS - Geneesheer Generaal-Majoor M. De Coninck; ZS - Divisieadmiraal W. Herteleer.

Sur la photo, nous voyons GS - Lieutenant-Général J. Berhin, VS - Lieutenant-Général Aviateur Ir. G. Vanhecke; MS - Médecin Général-Major M. De Coninck; ZS - Amiral de Division W. Herteleer.

Avez-vous déjà la  
«Cravate force navale»?

Hebt U reeds een  
«Zeemachtsdas»?



## Opening nieuw gebouw NBCD-School te Ryckevelde

**O**p 20 december 1993 werd het nieuwe gebouw van de NBCD-school te Ryckevelde officieel ingehuldigd. De eer viel te beurt aan KTZ Vanden Eycken om het traditionele lint in ware NBCD- en brandbestrijdingsstijl door te knippen.

De realisatie van het moderne schoolgebouw vormt een belangrijke stap in de konstante zorg tot het verbeteren van de veiligheid van onze scheepsbemanningen. Ze laat toe theorie en praktijk dicht bij elkaar te brengen voor een rationeler gebruik van personeel en middelen.

## Ouverture du nouveau bâtiment de l'Ecole NBCD de Ryckevelde

**L**e 20 décembre 1993, le nouveau bâtiment de l'école NBCD de Ryckevelde fut officiellement inauguré. C'est au Capitaine de Vaisseau Vanden Eycken qu'est revenu l'honneur de couper le ruban traditionnel.

La réalisation du nouveau bâtiment de l'école est un pas important pour l'amélioration de la sécurité de nos équipages. Il permet de rapprocher ainsi la théorie et la pratique pour une utilisation plus rationnelle du personnel et des moyens.



## Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht Association d'Entraide de la Force Navale

Lid zijn van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht betekent ook... **solidariteit** met de collega's in de Zeemacht die het minder goed hebben!

Inlichtingen: Tel.: BEMILCOM - 2732-389 (mil. lijn) - Marinekazerne Bootsman Jonsen of (059) 80 66 66 (burger lijn).

Etre membre de l'Association d'Entraide de la Force Navale signifie aussi... **la solidarité** avec les collègues de la Force Navale qui ont moins de chance!

Renseignements: Tel.: BEMILCOM - 2732-389 (ligne militaire) - Marinekazerne Bootsman Jonsen ou (059) 80 66 66 (ligne civile).





De jaarwisseling was voor de aankoopdienst van COMLOGNAV tevens het ogenblik van het definitief afscheid van drie van zijn gevestigde en gewaardeerde personeelsleden. De Heren Willaert Frans, Vanden Auweele Léon en Lemahieu Joseph kunnen vanaf nu van een welverdiende pensioenrust genieten. Het werd een gezellig afscheid waarop menige anecdoten uit de tijd werd opgehaald.

Le nouvel an fut pour le service d'achat de COMLOGNAV, également le moment de la mise à la retraite de 3 membres fort appréciés de son personnel. Messieurs Willaert Frans, Vanden Auweele Léon et Lemahieu Joseph vont à partir de maintenant bénéficier d'une retraite bien méritée. Ce fut un adieu agréable, au cours duquel maintes anecdotes issues du temps passé furent racontées.

Ook op de bevoorradingsdienst hield iemand het voor bekeken. Daar was het Mevr. Vandenbussche Noëlla die, na een dienststaat van 40 jaar op de CAP diensten, van een welverdiende opruststelling mag gaan genieten. Op een gezellig etentje werd ze gepast uitgeleide gedaan door al haar collega's en vrienden.

Au service d'approvisionnement, il y eut aussi un départ. Il s'agit de Mme. Vandenbussche Noëlla qui après un état de service de 40 ans auprès de CAP peut jouir maintenant d'une mise au repos bien méritée. C'est au cours d'un dîner fort agréable qu'elle prit congé de ces collègues et amis.





## Inhuldiging Mijnenbestrijdings-simulator

**O**p 3 februari 11. werd op de Be/Nl Mijnenbestrijdingsschool de Mijnenbestrijdingssimulator plechtig ingehuldigd. Met ruime belangstelling van genodigden en pers werd de openingsrede uitgesproken door Divisieadmiraal W. Herteleer, gevolgd door een geleid bezoek met uiteraard een demonstratie van deze kostbare aanwinst.

Simulatoren genieten nu nog steeds een groeiende belangstelling, in het bijzonder voor opleiding en training in de Krijgsmacht. Financiële besparingen zijn een belangrijke factor, maar ook de beschikbaarheid en milieuvriendelijkheid spelen een grote rol. Simulatoren bieden nu eenmaal de mogelijkheid om snel operationele situaties, in zeer realistische en natuurgetrouwe omstandigheden, in te oefenen en dit zonder het minste risico. Deze mijnenbestrijdingssimulator bestaat uit 9 commandocentrale trainingscabines (3 mijnenjagers en 6 vegers), een controlekamer en een debriefingzaal. Omwille van de bijzonder hoge prestaties en de uitzonderlijke mogelijkheden, mag deze trainer beschouwd worden als een unicum in de NAVO en zelfs in de wereld. Zowel het schip als de diverse sensoren en wapensystemen, worden door de computer database gegenereerd en de consoles zijn universeel. Elk schip, elke radar, elke sonar en elk toekomstig systeem in de NAVO, kunnen worden nagebootst in zeer realistische en natuurgetrouwe omstandigheden.

## Inauguration du Simulateur de Lutte contre les mines

**L**e 3 février, eut lieu la cérémonie d'inauguration du Simulateur de Lutte contre les mines à l'Ecole de Guerre des Mines Belgo-Néerlandaise. Le discours d'ouverture de l'Amiral Herteleer fut suivi avec le plus grand intérêt par les invités ainsi que par la presse qui purent, par la suite assister à une démonstration de cet acquis coûteux. Les simulateurs jouissent toujours d'un intérêt croissant, particulièrement au niveau de l'instruction et de l'entraînement dans les Forces Armées. Les économies financières qu'ils permettent sont un facteur important, mais la disponibilité ainsi que le facteur écologique jouent également un rôle important. Les simulateurs offrent la possibilité de s'exercer dans des situations opérationnelles réalistes avec des conditions environnementales fidèles, et ce, sans le moindre risque. Ce simulateur se divise en 9 cabines d'entraînement de centrale de commandement (3 chasseurs de mines et 6 dragueurs), une chambre de contrôle et une salle de débriefing. Du fait de ces hautes prestations et de ses possibilités uniques, le simulateur peut être considéré comme unique dans l'OTAN voire dans le Monde. Ainsi le navire, les divers senseurs et les systèmes d'armes sont générés par l'ordinateur et les consoles sont universelles. Chaque navire, chaque radar, chaque sonar et même chaque futur système dans l'OTAN pourront être reproduits dans des conditions réalistes et fidèles.





## Zinnia terug uit Somalië

**Z**eebrugge 10 februari 11. Met een lichte vertraging, voer de Zinnia zijn thuishaven binnen. Dit betekende meteen het einde van een ruim 14 maanden durend avontuur.

In het kader van de Operatie «UNOSOM» vertrok de Zinnia op 21 december 1992 vanuit Zeebrugge naar Kismayo. Deze humanitaire missie had als hoofddoel ter plaatse de vrede te herstellen teneinde de Somalische Staat te helpen heropbouwen.

Met de blauwe VN-vlag in de top en trotse bemanning aan dek een welkom thuis. Een paar honderd familieleden trotseerden het gure winterweer om deze toch niet alledaagse terugkeer mee te maken. Voor de Zeemacht de zoveelste operatie waar we terecht trots mogen op zijn. Het welslagen van deze aktie en de vakkundige inzet van de diverse opeenvolgende bemanningen onderlijnen nogmaals de noodzakelijkheid van onze Zeemacht om Universeel bij te dragen aan de vrijwaring van de vrede. Voor de Zinnia en zijn bemanningen een welverdiend Bravo Zulu «Well done».



## Le Zinnia revient de Somalie

**Z**eebrugge, le 10 février dernier, le Zinnia s'amarrait avec un léger retard dans son port d'attache. Ceci mettait un point final à une aventure de 14 mois. Le Zinnia étant parti de Zeebrugge vers Kismayo dans le cadre de l'opération «UNOSOM». Cette mission humanitaire avait pour but de restaurer la paix afin d'aider à rebâtir la Somalie.

Le Zinnia est rentré avec le pavillon bleu de l'ONU hissé au sommet de son mât et l'équipage fier, de ce qu'il a entrepris, était aligné sur les ponts. Une centaine de parents affrontèrent un temps d'hiver particulièrement rigoureux afin d'assister à ce retour. Une des nombreuses opérations de la Force Navale à propos de laquelle nous pouvons être fiers. La réussite de cette campagne et la compétence des divers équipages successifs soulignent encore une fois la qualité de notre marine contribuant avec ses moyens au maintien de la paix. Un Bravo Zulu bien mérité pour le Zinnia et son équipage: «Bien Joué».



## 27e Galabal van de Zeemacht

**T**raditiegetrouw vond op 11 februari jl. het 27e Galabal van de Zeemacht plaats in het Casino-Kursaal te Oostende. Niettegenstaande dit jaar de organisatie genoodzaakt was de datum van 4 februari naar 11 februari over te brengen, dit op vraag van de Casinodirectie, was dit groots avondfeest voor de vele gasten toch qua sfeer een onvergetelijke ervaring. Bijzonder belangrijk is niet alleen de stemming en standing van deze avond, die het imago van de Zeemacht beslist ten goede komen, maar uiteraard ook de opbrengst die integraal ten goede komt aan het fonds voor Hulpbetoon in de Zeemacht

## 27e Bal de la Force Navale

**L**e 11 février eut lieu le traditionnel Bal de Gala de la Force Navale au Casino-Kursaal d'Oostende. Malgré le fait que l'on fut obligé de déplacer la date initiale du bal du 4 février au 11 février et ce à la demande de la direction du Casino. Cette soirée fut pour beaucoup d'invités en ce qui concerne l'ambiance une expérience fort agréable. Ce qui est important, ce n'est pas seulement l'image de marque de la marine mais également les bénéfices qui ont été enregistrés au cours de ce bal et qui seront versés intégralement au profit de l'Association d'Entraide de la Force Navale.



Traditiegetrouw werd het bal geopend door de Stafchef van de Zeemacht en zijn dame





Voor de eerste maal hadden we dit jaar de prijs van de kunstenaars. Mevrouw Emery was de gelukkige winnares en mocht uit handen van de Kunstenaar zelf, dhr. Architect Paul Decq, dit prachtig werk ontvangen.



Met de Dirky Band is ambiance steevast verzekerd.



## MET RUST

Hiernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.



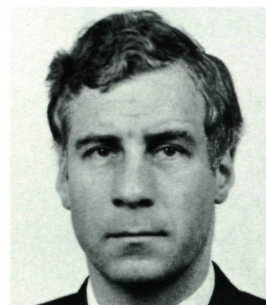
1LZ A. DAEMS



1LV J. MARGRITTE



1LZ  
R. SIMPELAERE



1LZ W.  
VANKERSCHAUER



1OM R. GELDHOF



1MC E. TYTGAT

1LZ. G. VEREECKE

MTR M. LAGEISTE

MC4 A. HIMSCHOOT

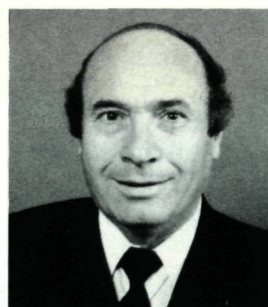
KMT N. BOUDENGEN

KMT J.-B. GILRON

## MET LEEDWEZEN MELDEN WIJ U HET OVERLIJDEN VAN



## C'EST ABEC BEAUCOUP DE REGRETS QUE NOUS VOUS FAISONS PART DU DÉCÈS DE



KMT (b.d.) R. BEYEN

2VZ T. VAN MOORLEGHEM

1MC H. GEUENS



## WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ALDERWEIRELDT E., Erefregatkapitein - WILRIJK  
 ARYS J., Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE  
 BAERT H. - HASSELT  
 BECQUAERT E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - BER-  
 CHEM  
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
 BLASIN A. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - CHAUMONT-  
 GISTOUX  
 BLAUWET R. - ASSEBROEK  
 BONNEWIJN F. - TERVUREN  
 BORGHS B. Eerste Meester - BREDENE  
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK  
 BUSARD G. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ERPS-  
 KWERPS  
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE  
 CHOPRIX G. - BRAINE-LE-CHATEAU  
 COLLETTE J.-M. Premier Maître Chef - OOSTENDE  
 COURTENS F. Oppormeester - OOSTENDE  
 CUYPERS R. Fregatkapitein (b.d.) - ASSEBROEK  
 DE BAETS L. Eerste Meester - BRUGGE  
 DE CLERCQ C. Luitenant-ter-zee (R) - OOSTENDE  
 DE CLEYN A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - WILRIJK  
 DE CLOEDT J.J. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (Hre) -  
 BRUXELLES  
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE  
 DELGOFFE V. Capitaine de Frégate (Hre) - SCHILDE  
 DEMEULEMEESTER F. - ST. MICHIELS  
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL  
 DEMEYERE J. Kapitein v.h. Vliegwezen (MAB) -  
 STERREBEEK  
 DEMOULIN G. Capitaine de Frégate (Hre) - OVERIJSE  
 DE MULDER A. - GENT  
 DE ROO J. - GENT  
 DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE  
 DESAEGER R. Capitaine de Frégate - BRUXELLES  
 DESAEGER R. - BRAINE L'ALLEUD  
 DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) - ANTWERPEN  
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
 DEWEERDT D. - GANSHOREN  
 DE WILDE J. Vice-Admiraal (b.d.) - MIDDELKERKE  
 D'HAEYER H. - CONNEUX  
 D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES  
 DIELS M. - EVERE  
 DORSIMONT A. Capitaine de Frégate (Hre) - RIVIERE  
 DUGARDEIN H. - ZEEBRUGGE  
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE  
 DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE  
 FALASCO A. - LEMBEEK  
 FREYS Ch. Lieutenant Colonel d'Administration (e.r.) -  
 OOSTENDE  
 GELDOLF M. - HASSELT  
 GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES

GERARD M. - OOSTENDE  
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE  
 GOOSSENS D. Enseigne de Vaisseau (Hre) -  
 BRUXELLES  
 HAEGHEBAERT Ph. - IEPER  
 HEILMAN Ch. - OOSTENDE  
 HELLEBAUT - AALST  
 HERMIS SODALES v.z.w. - OOSTENDE  
 HERTELEER W. Divisieadmiraal - OOSTENDE  
 HESPEL A. - BRUXELLES  
 HESSENS F. - ANTWERPEN  
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT  
 HOUZEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de 1re.  
 Cl. (Hre) - BINCHE  
 INES N.V. - WILRIJK  
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
 LAUWERS R. - ANTWERPEN  
 LEJUSTE R. - RENAIX  
 LENOIR F. - Capitaine de Frégate (Hre) - LA HULPE  
 LEVEAU P. - Capitaine de Frégate (Hre) - LINKEBEEK  
 LITIERE J. Fregatkapitein - GISTEL  
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL  
 LUYTEN L. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WILRIJK  
 MAENE R. - Eerste Meester Chef (b.d.) - OOSTENDE  
 MARINEVERBROEDERING ZM W.-VI. - OOSTENDE  
 MARSIA L. Capitaine de Corvette - ANDERLECHT  
 MASQUELIN J. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 BRUXELLES  
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE  
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein -  
 ANTWERPEN  
 MEULEMANS J. - GEEL  
 MICHIELSENS M. Ere-Tweede Meester - ST. ANDRIES  
 MOONS - BORSBEEK  
 MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 BRUXELLES  
 NAUDTS J. - OOSTAKKER  
 NVOZMK - GEEL  
 PEERAER P. - MECHELEN  
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS  
 PHILIPPUS P. - ANDERLECHT  
 PIERARD R. - SAINT-SERVAIS  
 PIRET J. - WATERLOO  
 PIRONGS P. - TONGEREN  
 POULLET E. Vice-Admiraal(b.d.) - BRUGGE  
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) -  
 HALTINNE  
 PROESMANS - ROOSDAAL  
 QUAGHEBEUR M. Fregatkapitein (R) - OOSTENDE  
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 REMY F. - LANEFFE  
 REYNIERS O. - ST. NIKLAAS  
 ROSIERS J. Capitaine de Vaisseau - BRAINE-L'AL-  
 LEUD



ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SAUVAGE E. - BERCHEM  
 SAUWEN J. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES  
 SCHLIM A. Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier - BRUGGE  
 SEBRECHTS M. Enseigne de Vaisseau - OOSTENDE  
 SERGEANT J. - EEKLO  
 SEVERIN R. - BRUXELLES  
 STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL  
 SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY - MALMEDY  
 TERMOLLE P. - BINCHE  
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 THIBAUT DE MAISIERES C. - Capitaine de Vaisseau - BRAINE L'ALLEUD  
 THYS R. - EDEGEM  
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatkapitein - DEURNE  
 VAN BELLINGHEN - BRAINE L'ALLEUD  
 VAN BOECKEL C. Capitaine de Corvette (Hre) - BRUXELLES  
 VAN BOGAERT H. Kapitein Geneesheer - BREDENE  
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de Corvette (R) - COURT-ST.ETIENNE  
 VAN DEN BRANDE G. - LIER  
 VAN DEN BULCK P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN

VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee - WILSKERKE  
 VAN DER BEKEN - BOUSSU  
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES  
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT  
 VAN DYCK J. Vice-Admiraal (b.d.) - SOUTHAMPTON  
 VAN EYLL B. - HASSELT  
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl (R) - ANTWERPEN  
 VAN HECKE L. - VILVOORDE  
 VAN HECKE P. - KAPRIJKE  
 VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE  
 VERBEECK S. - MECHELEN  
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES  
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee - BRUSSEL  
 VERMEERSCH R. - ST.-MICHIELS  
 VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN  
 VITTONI V. - EUGIES  
 VOGELS A. Eerste Meester Chef (b.d.) - GENT  
 VRIEND. GEPENSION. ZEEMACHT - OOSTENDE  
 WARNAUTS P. Capitaine de Corvette - BRUGGE  
 WAUTERS L. - HOESEL  
 WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE  
 ZEILCENTRUM ZEEMACHT - ZEEBRUGGE

Afgesloten op datum van: 14 maart 1994

Clôturé à la date du: 14 mars 1994

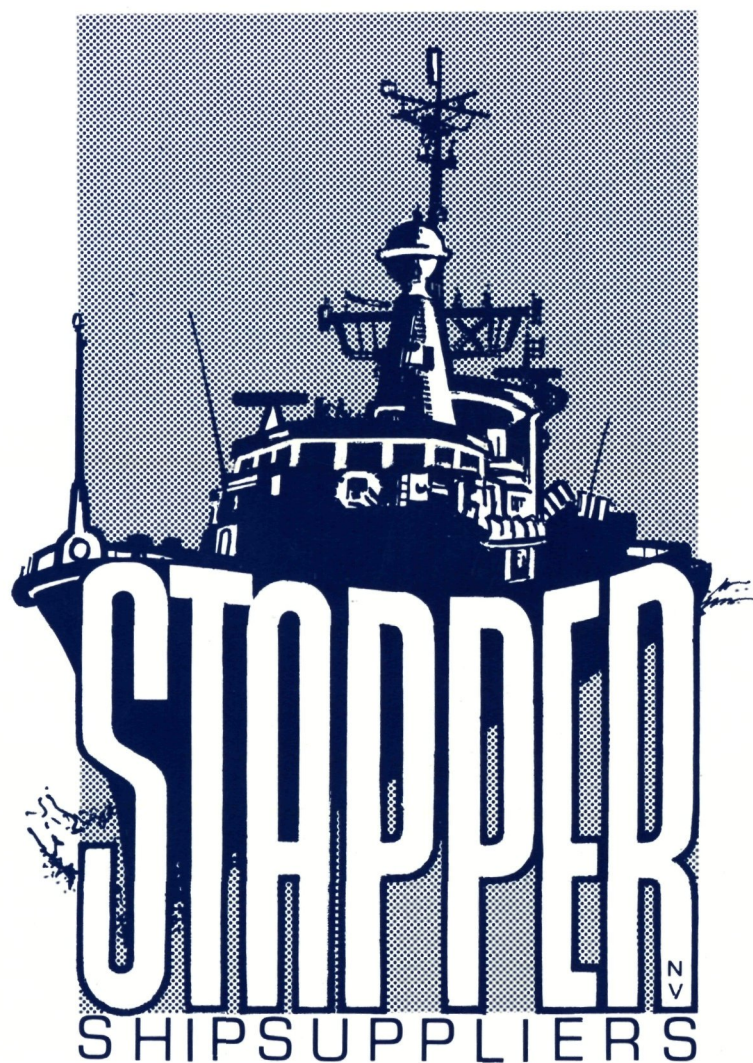
## RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT ANNUEL «MAINTENANT»

par versement/virement de 500,- BEF sur notre compte en banque  
 n° 473-6090311-30 de NEPTUNUS, Oostende.

Vous pouvez également prendre un abonnement de soutien de 750,- BEF  
 ce qui correspond au prix de revient réel de la revue,  
 ou mieux encore... un abonnement de bienfaiteur 1.000,- BEF







# **STAPPER & Co n.v.**

---

**Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP**

**Telephone: (03) 541 13 59**

**Telex: Antw. 33.566**

**Telefax: (03) 541 71 72**